NOWY USTRÓJ

J P

LEGION

ORGAN LEGJONU MŁODYCH
ZWIĄZKU PRACY
DLA PAŃSTWA
KOMENDY OKRĘGU
KRAKOWSKIEGO

Grudzień - Styczeń 1934/5 Nr. 6
Kraków

Rok I. GRUDZIEŃ 1934. № VI.

NOWY USTRÓJ

ORGAN LEGJONU MŁODYCH OKRĘGU KRAKOWSKIEGO

KOLEJNICTWO W ODRODZONEJ POLSCE

Otwarcie nowej linji kolejowej Kraków—Warszawa, przez Miechów i Radom, zwróciło uwagę społeczeństwa polskiego, a zwłaszcza obywateli zainteresowanych województw — przez które linja kolejowa biegnie, na jeden z najważniejszych działów gospodarki państwowej jaką jest komunikacja.

Rozwój komunikacji polskiej jest obrazem wieloletnich wysiłków ludzi pracy, którzy tworzyli i tworzą wielkie dzieło dla pokolenia obecnego, a zarazem gromadzą racjonalnie wielki majątek narodowy dla pokoleń przyszłych. —

W dziale komunikacji na pierwszem miejscu postawić należy polskie kolejnictwo, którego rozwój — od chwili odzyskania niepodległości, aż po dzień dzisiejszy — jest jedną z najważniejszych części odbudowy gospodarczej naszego kraju. Jest to odbudowa w ścisłem tego słowa znaczeniu — etapami — krok za krokiem — w warunkach nadzwyczaj ciężkich, doprowadzająca do stanu, który nietylko można nazwać zadowalającym, ale, który w wielu wypadkach przewyższa kolejnictwo zagraniczne oparte na długoletniej spokojnej rozbudowie, na wieloletnim doświadczeniu, na wielkich zasobach finansowych.

Szczegóły tego dzieła odbudowy wyrażone w imponujących statystykach ilości założonych budynków stacyjnych, ilości kilometrów bieżących torów, ilości metrów sześciennych przekopanej ziemi, mostów, przepustów, tuneli, parowozów, wagonów, urządzeń sygnalizacyjnych, ilości prac — w dziedzinie ruchu — znane są fachowcom, znane tym, którzy się zagadnieniem tem interesują — szeroki ogół społeczeństwa nie interesuje się tem zagadnieniem, przyjmuje wyniki jako fakt zupełnie naturalny.

Rzućmy okiem wstecz! Szesnaście lat temu, moment powstania Niepodległej Polski zastał kolejnictwo polskie tak, jak i inne działy gospodarcze w rozpaczliwem położeniu. Trzy odrębne polityki komunikacyjne, trzech mocarstw zaborczych — postawiły młode Państwo Polskie wobec niezmiernie ciężkiego zagadnienia — stworzenia z istniejącego chaosu takiego aparatu komunikacyjnego, któryby odpowiadał nowej zespolonej politycznie i gospodarczo Polsce. —

Połączyć polskie morze z górami na południu — połączyć wschodnie rubieże Rzeczypospolitej — pozbawione przez politykę komunikacyjną Rosji



Inż. Michał Butkiewicz Minister Komunikacji

carskiej wszelkiego kontaktu z cywilizacją zachodnich części kraju, uzgodnić nowe potrzeby przemysłu, handlu i rolnictwa, pogodzić momenty gospodarcze poszczególnych dzielnic z momentami strategicznemi — uwzględnić propagandę turystyki, zdrojownictwa, oto tylko niektóre z licznych zadań jakie z miejsca stanęły przed młodem polskiem kolejnictwem.

Realizacji potężnego planu stanęły na drodze przeszkody techniczne. — Brak urządzeń, zniszczony tabor, niejednolitość sprzętu z trzech zaborów, niejednolitość przepisów, brak środków na wybudowanie nowych linij. — Odbudowa postępowała



Inż. Aleksander Bobkowski V-Minister Komunikacji

i postępuje wolno, ale jest gruntowna i celowa. — Każdy nowy odcinek komunikacyjny, każdy objekt, każde urządzenie techniczne ma swój określony o daleko zakreślonym planie cel. Wypełniają się zwolna ramy zakreślonych długą i ciężką pracą planów. Powstają rzeczy nowe, polskie kolejnictwo nasze nabiera swoistego charakteru. A to co powstaje wywołuje zdumienie swą doskonałością.

W ostatnim roku sieć polskich kolei wzbogaciła się o kilka nowych linij. Magistrala Śląsk — Gdynia, Kraków — Miechów, Radom — Warszawa, Zebrzydowice — Cieszyn, Płock — Sierpc oto tylko najważniejsze.

Dotychczasowy bowiem układ sieci P. K. P. jest pozostałością z czasów zaboru.

Zaborcy nie liczyli się budując koleje na zabranych ziemiach polskich — z momentami gospodarczemi kraju — uwzględniając tylko konieczności strategiczne własnej polityki. W konsekwencji wynikły wielkie luki, brak połączeń z poszczególnymi dzielnicami, całkowity brak komunikacji kolejowej na dużych połaciach kraju, gdzie kolei celowo — jak już wyżej wspomnieliśmy — ze względów strategicznych nie budowano.

Ministerstwo Komunikacji podjęło się tej tak trudnej pracy, uzupełnienia braków sieci kolejowej z całym zapałem. Zrobiono w tym kierunku bardzo dużo już w okresie 1918 — 1926 r. Budowa szeregu dłuższych i krótszych linij, łączących sieć kolejową dawnych zaborów, a czyniący zadość najpilniejszym potrzebom gospodarczym Państwa; budowa szeregu dworców i stacyj, budowa i rozbudowa taboru kolejowego — pozostawionego w rozpaczliwym stanie przez warunki wojenne i dewastacyjną politykę zaborców — oto najważniejsze zadania, jakie zostały spełnione w tym pierwszym okresie.

Ze stabilizacją rządów nadano też kolejnictwu polskiemu pewien skonkretyzowany kierunek w jego rozbudowie. Dotychczas uwzględniono konieczności gospodarcze i polityczne rzucające się niejako w oczy. Obecnie nastąpiła rozbudowa, obliczona na dalszą metę, z realnem uwzględnieniem przyszłości.

Jako jedna z najważniejszych, zachodziła potrzeba bezpośredniego połączenia tego olbrzymiego skarbca Polski, jakim jest Górny Śląsk z "Oknem na świat" z naszem morzem. Brak tego połączenia był jedną z największych bolączek polskiego kolejnictwa, która usunięta została dopiero w ostatnich latach.

Gdybyśmy pominęli nawet względy gospodarcze, to nasuwała się konieczność zadokumentowania bezwzględnej łączności politycznej Śląska z resztą kraju—zadokumentowania — że Polska bez Śląska i morza jest czemś bez pomyślenia, że można nam je odebrać tylko z życiem, I dokument ten powstał!

To jeden tylko z charakterystycznych rysów polityki komunikacyjnej P. K. P. Obecnie szeroko



Inż, Juljan Piasecki V-Minister Komunikacji

uwzględniane jest zagadnienie turystyki, kładzie się duży nacisk na rozbudowę stacyj zdrojowiskowych i uzdrowiskowych, a postępująca coraz bardziej motoryzacja kolei daje gwarancje, że tak zaniedbany dotąd odcinek polskiego życia gospodar-

czego, jakim jest turystyka dająca przecież olbrzymie dochody Włochom, Francji, Szwajcarji, a nawet małej Austrji, zostanie wreszcie uszanowana.

Jak widzimy z tego tak pobieżnego rysu, kolejnictwo polskie, mimo tak trudnych warunków, mimo obecnego kryzysu, nie ustaje w dążeniach rozwojowych, nieprzerywa ani na moment realizacji swych daleko sięgających planów.

Ważkim czynnikiem możliwości rozwojowych polskiego kolejnictwa jest fachowe, rutynowane kierownictwo Ministerstwa Komunikacji, jakie istnieje od 1926 r. Szczególnie obecny Minister Komunikacji Inż. M. Butkiewicz, jak również wiceministrowie: Inż. Al. Bobkowski i Inż. M. Piasecki położyli i kładą olbrzymie zasługi nad rozwojem naszego kolejnictwa. Ich to zasługą, Ich to zapałem powstały takie dzieła, jak magistrala Śląsk—Gdynia, jak linja Kraków — Warszawa przez Miechów — Radom, jak rozbudowa kolejnictwa na wschodnich kresach Rzpltej, jak olbrzymi rozrost polskiej turystyki — słowem dzieło budowy kolejnictwa polskiego, postawienia go na najwyższym poziomie jest wynikiem Ich wielkiego entuzjazmu dla Sprawy i ten właśnie entuzjazm powinien być dla nas przykładem i probierzem Twórczej Pracy dla Państwa.



Dyr. Inż. M. Stodolski w swym gabinecie

STANISŁAW BRZYKCZYK

Czystość pobudek działania

Swojego czasu wiele chwil w Legjonie poświęcano rozważaniom nad wartością t. zw. „członka pożytecznego dla Organizacji". Starano się wówczas wydobyć na światło dzienne te wszystkie cechy, któreby mogły stać się niezawodnemi miernikami owej pożyteczności. I dziś zagadnienie to nie straciło nic ze swej aktualności, owszem, stało się nawet zagadnieniem najżywotniejszem z uwagi na konieczność stworzenia silnego duchowo i fizycznie frontu obronnego.

Rozważania nad pożytecznością członka organizacji są nadzwyczaj celowe, pozwalają ustalić pewne stałe normy postępowania taktycznego (o którem w tej chwili nie myślę), z drugiej znów strony są one trudne, a zarazem odpowiedzialne, z uwagi na wielki zbiór występujących tu czynników, silnie ze sobą powiązanych, a dość często sprzecznych. Przesądzenie wówczas wartości jednego motywu, staje się równoczesnem niedocenieniem drugiego, jemu przeciwstawnego. Następuje wówczas jednostronna, niesprawiedliwa ocena. U tej właśnie podstawy rodzą się zasadnicze trudności ustalenia typu członka aktywnego, zagadnienie ilości i jakości, zagadnienie konsolidacji, czystki i t. d., nad któremi spędzili długie godziny kierownicy naszego Ruchu.

Problem ten należy nadal utrzymać na pierwszem miejscu w pracy wychowawczej. Pożyteczność członka Legjonu Młodych winna być uwarunkowana przedewszystkiem jego cechami wewnętrznemi, które tę pożyteczność rodzą. I wówczas na pierwszy plan wyłoni się zagadnienienie **czystości pobudek,** w imię których „członek pożyteczny" działa. Temu też zagadnieniu, chciałbym niniejsze uwagi poświęcić.

Zachodzi niejednokrotnie pytanie, co jest motorem działania setek, czy tysięcy jednostek w naszym Ruchu. Co sprawia, że te masy dają niejednokrotnie wielkie wartości swej Organizacji? Wspólna idea! Jest to oczywiście odpowiedź, która najpewniej i najsłuszniej rozwiązuje wszelkie na ten temat pytania. Wspólność myśli, wielkość podjętego zadania, psychologja działania zbiorowego, przywiązanie do życia organizacyjnego są to wszystko czynniki, które bezsprzecznie działają podniecająco i wydobywają na wierzch wielkie zasoby energji. Na samym dnie tego wszystkiego kryje się jednostka działająca, która swemi cechami, nadaje zabarwienie całej Organizacji, a przez Nią pośrednio idei. Jest to właśnie ów członek aktywny. I tu winien się rozpocząć drobiazgowy rozbiór przyczyn, które sprawiły i sprawiają, że działalność tej jednostki jest dla Ruchu pożyteczna. Istnieje bowiem dość szeroko stosowana zasada mierzenia pożyteczności ściśle według wyników uzyskanych prac, bez głębszego wnikania w wewnętrzne skłon-

ności, które te prace wywołały. W myśl tej zasady ten jest pożyteczny, który coś ze siebie daje, mniejsza z tem pod wpływem czego świadczenie to powstało. Jest to sposób rozumowania, który nazwałbym eksploatacyjnym, przedsiębiorczym, w podobny sposób zresztą rozumuje kapitalista w ustroju liberalno-kapitalistycznym. Trudno mu zresztą odmawiać pewnej słuszności, nic bowiem wymowniej nie przekonuje mas w pierwszej chwili o użyteczności dla „przedsiębiorstwa ideowego", jak otrzymane świadczenie. Ale ten sposób oceny pożyteczności członków, użyty jednostronnie uważam za powierzchowny, powiedziałbym doraźny. Musimy przecież stale pamiętać, że jesteśmy Organizacją przyszłości, że mamy za zadanie zmienić wadliwy ustrój przedewszystkiem przez zmianę psychiki społeczeństwa. Takie założenie zmusza nas do bardzo wytężonej obserwacji przedewszystkiem psychiki tych ludzi, którzy w naszej Organizacji działają. Musi zaistnieć dokładny, niezawodny wskaźnik, uwidaczniający stopień przemiany usposobienia naszych ludzi w stosunku do otoczenia. Jeżeli tej przemiany, która się winna dokonać pod wpływem ideologji Legjonu Młodych, nie zauważymy, należy być bardzo ostrożnym w ocenie pożyteczności. Same prace wykonane przez tych ludzi, nie wystarczają do oceny ich pożyteczności dla Legjonu Młodych — Organizacji przyszłości! Można się conajwyżej zgodzić, że gdyby chodziło li tylko o wyzyskanie pionków do prac bieżących, których się potem usunie, pożyteczność ich mogłaby być w ten sposób mierzona. Ale to jest — jak już zaznaczyłem — kwestja taktyki wewnętrznej, którą w zupełności eliminuję z rozważań. Należałoby tedy zwrócić uwagę na pożyteczność członków dla Organizacji przyszłości, w której już teraz winien panować niepodzielnie duch ludzi nowego ustroju. Jeśli chcemy aby do zmiany ustroju było przygotowanem całe społeczeństwo, musimy przedewszystkiem udowodnić, że nasi ludzie są już do tego przygotowani, że mamy już w sobie ducha zmienionego ustroju. Członkowie, którzy swem życiem, postępowaniem, działalnością, psychiką tego ducha wniosą, mogą być uważani za pożytecznych.

Ważnym tu jest moment „przejęcia się ideologją" — poruszony swojego czasu przez leg. Tadeusza Ćwiklę na łamach „Państwo Pracy" — jako wskaźnik przy wartościowaniu. Otwiera się tu przed nami nowa dziedzina myśli, do której bezpośrednio mało się zbliżyliśmy. To bowiem „przejęcie się" stoi w ścisłym związku z czystością pobudek działania. Nawet najbardziej „aktywny" członek, pracujący bez „przejęcia" będzie tu zdyskwalifikowany, gdy naodwrót jednostka nawet zewnętrznie bierna, a przejęta ideologją, nabierze znaczenia. Legjonista, którego każda myśl, każdy krok, każdy wysiłek twórczy jest wynikiem przemyślenia ideowego, dla którego ideologja nasza jest niemal organem kontrolnym, kwalifikującym uczynki, będzie właśnie owym najpożyteczniejszym kółkiem naszego Ruchu. Chodzi więc tu i o to, aby zasady ideologiczne wszczepiane były praktycznie w wewnętrzne życie Organizacji, aby każda dla Niej praca była owocem przejęcia się ideologicznego. Praca zatem wewnętrzna nie może się ograniczać do szkolenia i tworzenia, musi przedewszystkiem wychować! Ideologja winna zmienić do gruntu osobiste życie członka Organizacji; musi się on różnić od osobnika z poza Niej nietylko swojem postępowaniem, ale również wewnętrznym układem, zwyczajami, skłonnościami. Tylko wtedy Legjon Młodych będzie tworzył odmienną społeczność, odcinającą się od tła środowiska o psychice liberalno-kapitalistycznej. Ludzie, których życie i usposobienie jest sprzeczne z głoszonemi zasadami nie mogą być uważani za pożytecznych dla Ruchu. Gdybyśmy uważnie śledzili działalność większości t. zw. „pożytecznych członków", nawet i tych, których określamy mianem „aktywnych" i chcieli oznaczyć ich rolę w Legjonie, moglibyśmy być pewni w jednem: praca ich jest w chwili obecnej pożyteczna dla Ruchu, kwestja druga: czy ludzie ci są wartościowi dla naszej przyszłości, czy będą tą elitą w nowym ustroju, którą można postawić na każdym posterunku, ludźmi bez skazy starego ustroju, ta kwestja pozostaje nadal otwarta, stając się czasami dręczącą niepewnością. Tu się rodzą niepokoje, z jakiemi należy śledzić postępowanie nawet najbardziej oddanych sprawie członków. Czasami nawet sama forma świadczeń dla Organizacji, świadczeń nawet wartościowych, musi budzić zastrzeżenia, gdyż posiada znamiona ducha, którego ideologicznie zwalczamy.

Z rozwiązaniem praktycznem oceny czystości pobudek działania znajdziemy wreszcie upragniony punkt oparcia dla wszystkich tych problematów, które napróżno czekają słusznego rozwiązania. Będziemy mogli pod innym nieco kątem spoglądać na zagadnienia użyteczności, aktywności, jakości — ilości, konsolidacji, czystki... Badanie czystości pobudek działania obniży niewątpliwie wartość nieniejednej „dzielnej" jednostki, „elita" legjonowa zmaleje nieco w pierwszej chwili, ale wyłoni się jedna wartościowa rzecz: koncetracja wysiłków do zmiany ducha organizacji. Nastąpi świadoma selekcja ludzi na pożytecznych i na manewrujących. Muszą zaistnieć u nas nieco inne mierniki wartości ludzi, mniej powierzchowne — cała wewnętrzna praca wychowawcza winna być nastawiona na idealny typ członka L. M. do niego winna wszystkich zbliżać w sposób najumiejętniejszy.

Działanie w Legjonie Młodych, powodowane wyłącznie korzyściami materjalnemi, osobistą ambicją, chęcią imponowania drugim, wybicia się ponad innych i t. d. (czynniki, które trudno uważać za czyste pobudki działania) — jest pożyteczne na krótką metę, musi być umiejętnie opanowane, taktycznie organizowane i kierowane, pochłania dużo cennej energji, a co najgorsze, pożyteczność takiego działania kończy się natychmiast, gdy tylko owe „nieczyste" pobudki zanikną.

Wszelkie tarcia personalne, wzajemne intrygi, „krecie roboty" czy inne oznaki zawiści, które dość częstą są pobudką do „pożytecznego" działania — a które cechują zespoły ludzi o psychice, „mieszczańskiej", nie powinny mieć u nas miejsca — wszelki bowiem ich ślad winien zaginąć w Państwie Zorganizowanej Pracy.

Pożytecznym jest u nas ten członek, który w każdej chwili spełni warunki jakie stawiamy obywatelowi przyszłego, lepszego ustroju. Na tę zmianę ustroju przygotowujemy siebie i społeczeństwo

A duch nowego ustroju domaga się przedewszystkiem czystości pobudek działania!

TADEUSZ PILC

O tzw. katolickiej myśli społecznej

Negatywny stosunek do kleru leży w psychice każdego człowieka wolnego. Kler, jako czynnik nawskróś konserwatywny, przeciwstawia się każdemu ruchowi, który narusza spokój i trwanie istniejącego porządku, przeciwstawia się w myśl zasady, że porządek ten sankcjonowany jest wolą opatrzności

Dlatego to kościół był wrogiem każdego ruchu, który miał realizować nowe formy postępu czyto w dziedzinie myśli społecznej, czy w dziedzinie nauki. Czyż kościół był kiedykolwiek czynnikiem, inicjującym jakąkolwiek zmianę w układzie stosunków socjalnych? Czy w dziedzinie prawodastwa socjalnego kościół przyczynił się do reform, któreby leżały w interesie robotników? Jakiem prawem można się powoływać na encyklikę Rerum novarum, jako na źródło reform społecznych, skoro tylko drogą walki z burżuazją i klerem zorganizowany proletarjat osiągał realizację ustaw o ochronie robotników. Historja ruchu robotniczego jest zawsze jednocześnie historją walk z klerem, którego interesy są sprzeczne z interesem klasy robotniczej. Wyzwolenie proletarjatu nie idzie żadną inną drogą, jak drogą samodzielnych zdobyczy klasowych. Stanowisko, jakie kościół zajmował wobec zagadnień społecznych, odnoszących się do robotników, zawierało tylko postulaty: miłosierdzie i jałmużna, jako postulaty obowiązujące kapitalistów i rostrzygające kwestję robotniczą. Było to tak niebezpiecznie zamało, że w chwili, gdy naukowo uzasadnione podstawy socjalizmu przez Marksa w kwestji robotniczej wysunęły radykalne żądania i określiły rolę proletarjatu, kościół musiał się także wypowiedzieć. Zmuszony przez życiową konieczność kościół wkłada na siebie togę rzecznika interesów proletarjatu; stając rzekomo w jego obronie przed zachłannością kapitalistów, jednocześnie mobilizuje wszystkie siły w obronie dotychczasowego porządku. Ta podwójna gra a jednocześnie giętkość w przystosowywaniu się do warunków są specyficznemi metodami Kościoła.

Politykę kościoła wyraźnie może charakteryzować jego stosunek do hitleryzmu.

Episkopat niemiecki zajął początkowo wobec Hitlera wrogie stanowisko, zakazując nawet należenia do narodowych-socjalistów. Natomiast po zwycięstwie Hitlera kler nagle zmienia front, znosi zakazy, wskazuje na konieczność współpracy. Musi więc zrodzić się pytanie i niech je sformułuje Ks. K. Michalski („Kościół wobec nar. socj.", Kraków 1934): „czy racją zmiany był triumfalny pochód Hitlera od protestanckich Prus aż do katolickiej Bawarji, czy racją był fakt, że swastyka gromadziła koło siebie młodzież wszystkich stanów, czy znowu drzewo poddało się silnym wichrom i prądom, by nie stracić konarów?" (czytaj — wpływów). Otóż niewątpliwie tak. Dla kościoła bowiem racją jest łączenie się z tymi, po których stronie stoi siła.

Bo przecież w odniesieniu do hitleryzmu sprawę rozstrzyga ostatecznie to, „że narodowy socjalizm był zrazu polityczną partją (tylko!) a dzisiaj jest Trzecią Rzeszą", czyli, że tylko wzrost w siły hitleryzmu był dla Kościoła racją kategoryczną, żeby zmienić wobec niego front.

Ale jeszcze istnieje drugi moment zmiany stanowiska. Leży on już w założeniach programowych Hitlera. Po zdobyciu władzy pokazał bowiem Hitler swe prawdziwe oblicze, zaprzeczył wszelkim złudzeniom o przypisywanej mu roli twórcy nowego ustroju, nie zrealizował ani jednego postulatu żądań robotników. Przekonał masy proletarjatu o fałszu stawianych obietnic, dowiódł, iż rola jego polega jedynie na zaprzeczaniu i niszczeniu dążeń wyzwoleńczych proletarjatu. Zawiedzione oczekiwania mas

objawiły się w buncie szturmówek, objawiają się ciągle fermentami w łonie hitleryzmu, między jego przywódcami, lub w podziemnym potężnym nurcie nielegalnych organizacyj.

Hitler — faszysta, Hitler — narzędzie reakcji kapitalistycznej — to sprzymierzeniec kleru. „Pod ciosem Hitlera rozpadł się czerwony obóz"... Ale „nie na tem koniec. Wicekanclerz von Papen bezustannie głosi w kołach katolickich, że narodowy socjalizm spełnia w wielkiej mierze program społeczny encykliki Quadragesimo anno. W myśl encykliki organizuje społeczeństwo, łącząc stan ze stanem" (ks. Michalski). Tu wychodzi zasadnicza podstawa, umożliwiająca pozytywny stosunek Kościoła do Hitlera, tu rodzi się zbieżność faszystowskiego reakcjonizmu między Hitlerem a encykliką Quadragesimo anno.

Na przykładzie hitleryzmu wyraźnie widzimy rolę Kościoła w chwili obecnej. Jako awangarda frontu obrońców ustroju kapitalistycznego staje Kościół na straży ustroju nierówności społecznej i wyzysku. Powagą swoją wspiera naturalnego swego sprzymierzeńca — faszyzm we wszelkich odmianach i przejawach.

— — — — — — — — — — — —

System społeczny, wypowiadany przez Kościół skonkretyzowany jest w założeniach tzw. katolickiej doktryny ekonomiczno-społecznej. W metodach swych operuje ona, jak wszystkie faszystowskie ideologje, sposobem pozornej radykalizacji, demagogją potępiania kapitalizmu. System wyrażony przez nią — to sankcja dotychczasowego ustroju a jednocześnie — uświęcenie faszyzmu.

Katolicka doktryna społeczno-ekonomiczna została ugruntowana na 2 encyklikach: Rerum novarum papieża Leona XIII (1891) i Quadragesimo anno — Piusa XI (1931). Encyklika Piusa XI wydana w 40 rocznicę poprzedniej, miała przypomnieć światu zasady, wyłożone przez Leona XIII i rozwinąć je w dostosowaniu do chwili obecnej. Myśli Piusa XI podjęte zostały przez zastęp katolickich pisarzy, stwarzających kierunek, nazywany przez nich samych — radykalnym.

Nie są jednak zasady katolickiej myśli społecznej tak znów radykalne, skoro biskup Kubina mówi: „...nie może nas powstrzymać od ich wypowiedzenia (poglądów społecznych) obawa, że mogą się spotkać ze sprzeciwem niektórych kół jako zbyt radykalne". I dalej: „Jeżeli tego rodzaju zmian nie dokonamy na drodze spokojnej ewolucji, możemy być pewni, że lada dzień wbrew naszej woli na drodze gwałtownej rewolucji będą narzucone nam zmiany *naprawdę radykalne*". Przyznanie się więc do własnego pseudoradykalizmu jest oczywiste.

Ewolucyjna droga przebudowy społecznej (zresztą w duchu katol. doktryny przebudowa ta jest żadną) według zdania biskupa Kubiny nie może szybko zrealizować jej postulatów. To odwlekanie przebudowy społecznej nawet tylko w duchu reakcyjnej doktryny katolickiej jest równie charakterystyczne jak wspomniany „radykalizm".

„Nędza społeczna atoli nie może czekać, aż odezwie się głos sprawiedliwości społecznej, który każdemu przydzieli, co mu się słusznie należy" — mówi Kubina. Niewątpliwie! To też coraz częściej widzimy, jak ta nędza nie chce czekać. Nie oglądając się ani na „radykalne" koncepcje ks. Kubiny i jemu podobnych ani na zalecenia „by wszędzie, gdzie na to warunki pozwalają, urządzano dla biednych zbiórkę odzieży, obuwia, bielizny i t. d." wogóle „te dzieła miłosierdzia i wszelkie inne, jakie miłość chrześcijańska potrafi *wymyślić*" — *nędza społeczna w zdecydowanych wystąpieniach proletarjatu żąda nie miłosierdzia i dobroczynności od burżuazji i kleru ale sprawiedliwości i równości.*

Motywy, które skłoniły Kościół do zajęcia się kwestją społeczną a w szczególności kwestją robotniczą leżały w pierwszym rzędzie w niebezpieczeństwie, jakie dla Kościoła stanowił rozwój ruchów klasowych — ściślej — rozwój klasowych związków robotniczych, przy pomocy których robotnik walczył o należne mu prawa. Encyklika Rerum novarum sprawie związków zawodowych poświęca wielką uwagę. Dążąc do wydarcia robotników z ich własnych związków, encyklika wysuwa myśl zakładania tzw. chrześcijańskich związków zawodowych, które miały się stać groźną konkurencją dla związków klasowych. Ustrój związków zawodowych konkretyzuje encyklika Quadragesimo anno. Oparte na zasadach korporacyjnych mają stanowić podstawę ustroju państwowego. Korporacje, składające się z przedstawicieli kapitalistów i robotników, mają rozstrzygać wszelkie nieporozumienia wynikłe między pracodawcami i pracobiorcami. Tak więc w ustroju związków zawodowych jak i w ustroju społecznym zasada solidaryzmu, „wzajemna współpraca stanów, zjednoczenie klas" ma się przyczynić do odnowienia tego ustroju.

Zauważyć tutaj trzeba, że możliwości wpojenia tego solidaryzmu w umysły klasy kapitalistów nie istnieją. Hasło takie jest przynętą dla nieuświadomionych robotników. Interes klasowy burżuazji, interes, który tkwi korzeniami w kapitalistycznym ustroju i nieodłączny jest od niego — wyższy jest ponad wszelkie jedności, które pozornie mają łączyć kapitalistów z robotnikami. Dla czyjego dobra zmuszać się będzie robotnika do potulnego solidaryzowania się z kapitalistą? Kto na tem jedynie zyska? Oczywiście kapitalista — któremu się zagwarantuje święty spokój i możność coraz większego bogacenia się. Kościół przychodzi kapitalizmowi z pomocą, każąc robotnikom wierzyć we fałsz solidaryzmu, każąc mu „współpracować" na rzecz kapitali-

stów. Dla nich katolicka doktryna społeczna, oparta na solidaryźmie — to szczęśliwe wyjście z coraz tragiczniejszej sytuacji.

Poza faszystowskim korporacjonizmem i solidaryzmem społecznym Kościół do stosunków społecznych ani do struktury państwowej nic nie wnosi, coby zmieniało dotychczasowy porządek rzeczy. Nie ustępując od liberalizmu gospodarczego („Ustrój korporacyjny nie jest bynajmniej... gospodarstwem planowem Zachowuje on w zasadzie wolność gospodarczą" — M. Manntenfel) doktryna katolicka nie zmienia nic w tem, co stanowi jedyny i nieodłączny czynnik kryzysu gospodarczego, co stanowi najgłębsze źródło i genezę niesprawiedliwości społecznej — w ustroju kapitalistycznym, ani go „nie potępia ani też odrzuca". Wręcz odwrotnie — powagą swoją i podnoszeniem do godności praw naturalnych elementów kapitalizmu jak własność, jak dążenie do bogacenia się uświęca kapitalizm. Interpretując słowa Apostoła, Kościół mówi: „niedorzeczne i niesłuszne jest powoływanie się na słowa Apostoła: kto nie chce pracować niechać też nie je... O tem, że praca tylko daje prawo do utrzymania i dochodu ani słowem (Apostoł) nie wspomina". (Quadr. anno). Takie postawienie sprawy całkowicie rozstrzyga o ocenie poglądów i polityki Kościoła. Bo jeżeli nietylko praca — to cóż jeszcze? Kapitał — tak odpowie nam Kościół.

Przypisując sobie prawo do reform socjalnych i zasługę, wynikającą z rzekomo przez Kościół inicjowanych i przeprowadzonych postulatów w dziedzinie prawodawstwa społecznego, Kościół stwierdza, że „niektóre punkty programu" socjalistycznego „uderzająco podobne są do postulatów chrześcijańskich reformatorów społecznych". (Quadr. anno). Przypisywanie sobie zasługi w tych kwestjach, które realizował wręcz kto inny — to znowu charakterystyczna metoda postępowania Kościoła.

— — — — — — — — — — — —

Uświadomienie sobie roli Kościoła wobec nurtu problemów, zmieniających gruntownie oblicze świata — jest nakazem chwili. Wzmożenie prądów klerykalnych stanowi bowiem naturalną pożywkę dla utrzymania się wszelkiego pokroju faszyzmów. Z tego powodu odpowiednie ustosunkowanie się do klerykalizmu nabiera zasadniczego znaczenia.

Między L. M. a klerem, między naszą ideologją a tzw. „katolicką doktryną społeczną" niema żadnych punktów stycznych, jak niema zbieżności między wstecznictwem a nowemi, wspaniałemi formami życia, które stanowią o duchu koncepcyj młodolegjonowych.

JAN TARCZA

Prowincjonalni bogowie

Prowincja posiada swoisty styl życia nazywany przez panów z wielkiego miasta kołtuństwem, a światopogląd prowincjonalny według recepty wielkomiejskiej jest tylko zacofaną parafiańszczyzną, która wypełnia treści myślowe i duchowe mieszkańców prowincji. Pozatem życie w prowincjonalnej mieścinie jest spokojne, płynie wolnym, jednostajnym trybem, niczem niezakłócone układa się do potulnej drzemki przechodzącej czasem w życiową śpiączkę. Przespane zagadnienia... przespane problemy... o które, gdzieś, tam, daleko, toczą zacięte walki różne wielkości i małości ludzkie na wielkomiejskiej arenie idej i światopoglądów. Jakkolwiek wyobrażenia snoba z wielkiego miasta o kołtunie prowincjonalnym zawierają wiele słuszności—to jednak nie obejmują całej prawdy życia prowincji. Inteligent ze świata widzi bowiem prowincję z przyzwoitej odległości, odmierzonej dokładnie wedle nakazów jego wyniosłej opinji — odgrodzonej od zaściankowej myśli prowincjusza. Dystans taki nie pozwala mu bliżej zainteresować się wewnętrznem życiem małego miasteczka, którego zagadnień czy problemów nie bierze na serjo, traktując je zresztą zgóry jako nic nie warte wartości, — a conajwyżej mało go obchodzące. A gdy taki pan przyjedzie na prowincję — to tylko dla odpoczynku po ciężkich bojach polityczno-społeczno-kulturalnych i najrozmaitszych innych, i wówczas w ciszy, w spokojnem środowisku małomieszczańskiem szuka wytchnienia i nabiera w tej atmosferze, jak się mu zdaje cichej i bogobojnie zacofanej, nowych sił do dalszej „twórczej" pracy o zasięgu europejskim. Niekiedy, jeśli jest zbyt intenzywnym działaczem społecznym czy politycznym rzuci kilka twórczych programów, rozhuśta umysły niewinnych ludzi prowincjonalnych, zbierze zamierzony plon i jedzie dalej działać..., — pracować.

Tymczasem niedostrzega ów człowiek wielkomiejski, że prowincja żyje życiem bujnem, że w jej opłotkach toczą się zacięte walki o wszystkie dawno już zdobyte pozycje państwowe jak również o niezdobyte jeszcze pozycje lokalne. Tu ludzie nie śpią i nie wegetują z dnia na dzień, tylko ogarnięci dziwną gorączką państwowo-twórczej pracy nic nie robią a jednak pracują, ciągle pracują, nawzajem wyrywając sobie ideje i programy... Nie należy jednak sądzić, że ten duch walki szerzy się w sposób nagminny i posiada jed-

nakowe nasilenie wśród wszystkich mieszkańców małego miasta. Wielka bowiem część tych obywateli stanowi grzeczne stadko baranków, pasących się na grzędzie nieomylnego księdza dobrodzieja, który najedzony zawsze i dobrze sutym chlebem doczeźności, prowadzi głodne niejednokrotnie dusze do wieczności, ucząc ich po drodze dobrodziejstwa głodówki a conto zbawienia oraz nihilizmu w stosunku do życia doczesnego. Ci przeto ludzie pod wpływem silnego parcia wzniosłych nauk swego kierownika — wyrzekli się aktywnego życia w orbicie świeckiej polityki i oszukują się wzajemnie w spełnianiu dobrych uczynków, których najwyższym wyrazem jest kalikowanie przy mniej lub więcej rzymskiej czy wywrotowo-endeckiej akcji księdza plebana. Ta grupa ludzi jednak nie przyczynia się zbytnio do żywiołowego życia prowincjonalnego. To są właściwie „tajniacy" pracy polityczno-społecznej. Jedynie tylko od czasu do czasu grzmiący głos z ambony przypomni biednym ludziom o istnieniu piekła, przeznaczonego dla wszystkich pod rząd „bolszewików", masonów, żydów bezbożników, karjerowiczów jednem słowem młodych legjonistów, a jest to jak zwykle głos wytrawnego dyplomaty moralności.

Natomiast zasadnicza „twórcza praca" spoczywa w rękach niezliczonej gromady prezesów. Co prawda to prezesów jest mniej jak związków— istnieje bowiem system łączenia kilku lub nawet kilkunastu prezesur w jednej osobie, obdarzonej niezwykłemi zdolnościami nieróbstwa — przyczem taki starszy pan jest znakomitym strategikiem, który zawsze zabezpieczy swój interes, obwaruje należycie swoją posadkę protekcją jakiejś wybitnej, naczelnej osobistości związkowej czy organizacyjnej — a czując się silnym w interesie i w ideologji, staje się szafarzem bezinteresownego społecznikostwa na partykularzu prowincjonalnym.

Zatem prezesi false starsi panowie, prowadzą życie spokojnego miasta po wzburzonych falach pracy społecznej. Ci ludzie lokalizują i stabilizują na swem podwórku przedewszystkiem prorządowość i na tym koniku prześcigują się wzajemnie, szczególnie w okresie przedwyborczym np. do rady miejskiej, albo przed nadchodzącem jakiemś świętem państwowem. Składają wówczas przedstawicielom władzy państwowej szereg wizyt i to pokryjomu, jeden przed drugim i tam odsłaniają swoją nadludzką prorządowość, roztaczając bajeczne programy pracy niby państwowo-twórczej, a przy sposobności wspomną o swoich skrzętnie rejestrowanych zasługach społecznych, byleby tylko dać się poznać i usadowić się silnie w opinji władzy jako jedyny, niezastąpiony działacz prorządowo-społeczny. Tymczasem w terenie taki jegomość nic nie robi, żadnej pozytywnej działalności się nie czepia — czepia się natomiast tych wszystkich, co chcą pracować z pożytkiem dla swojego miasta i to pracować rzeczowo. I jeśli im nie potrafi przeszkodzić, to usiłuje się wówczas dostać na protektora, bodaj na „komitetowego" i w ten sposób cudzy wysiłek społeczny, cudzą pracę w urządzaniu np. jakiejś imprezy społecznej czy państwowej bierze na swoje konto. — Niejednokrotnie dużo gada, kieruje różnemi siuchtami lokalno-politycznemi, jest wszędzie, zwołuje posiedzenia, przeprowadza czystkę ideową i straszy końcem karjery wszystkich, którzy się jemu, Jowiszowi podwórkowemu, nie podporządkują.

Specjalnie aktywny jest taki starszy pan prezes w okresie wydarzeń lokalnych, kiedy chodzi o obsadzenie jakiegoś stanowiska w instytucji miejscowej. Całkiem to naturalne, bo zwykle ten człowiek, prócz tego, że jest „działaczem", jest niczem, chociaż zdarza się także, że jakąś tam jedną czy dwie posady już ma — a nie zaszkodzi przecież i trzecia—owa wymarzona, dla której z takim wysiłkiem gra się w szmince i peruce prorządowej komedję pracy społecznej, organizacyjnej, politycznej i t. d. Pozatem w normalnych czasach prowincjonalnych tego rodzaju panowie prezesi żyją sobie zwyczajnie t. zn. grają w karty przesiadując w szynkach, by w ten sposób dokształcać się umysłowo. — Jednak zawsze są czujni na konjunkturę polityczną i notują sobie skrzętnie hasła o największym ciężarze prorządowym w danej chwili, które krzykliwie i apodyktycznie deklamują i przylepiają na swoim interesie materjalnym.

Jeżeli chodzi o stosunek owych ludzi do organizacji młodzieży, to według wszechwładnie panującej teorji i praktyki, młodzież ma być wiernopoddańcza względem swych protektorów we wszystkich poczynaniach. Młodzież pracuje społecznie, zasila tę pracę duchem entuzjazmu, wnosi na jej te-

ren czystość idei—a starsi panowie pełnią rolę kuratorów, niekiedy wprost każą młodzieży urządzić taką, czy inną imprezę państwową, czy kulturalną, by czerpać tylko, jak się zdarzy, ze szlachetnej działalności młodzieży zyski, w postaci osiągnięcia jeszcze większych protekcji, które posuwają ich naprzód w realizacji swoich osobistych postulatów. Natomiast te poczynania młodzieży, które żadną miarą nie mogą przynieść powyższych korzyści — nic nie obchodzą bogów prowincjonalnych i są oni wobec tego rodzaju zamierzeń młodych zupełnie obojętni. Jest przeto oczywistem, że organizacja młodzieżowa, która głosi „czystość pobudek działania" i sama z własnej inicjatywy, na swój rachunek ideowy chce myśleć i działać, musi się spotkać już nie tylko z obojętnością, ale opozycją kołtuństwa i zakłamania prowincjonalnego.

Zresztą, przyczyn tego nastawienia wrogiego, czy obojętnego wielkości prowincjonalnych, nie należy dociekać zbyt głęboko. Odgrywa tu rolę prosta ostrożność i wyrachowanie starszych panów. Należeć n. p. do Legjonu Młodych lub choćby być tej organizacji sympatykiem — senjorem to znaczy wyznawać szczerze i zdecydowanie jej zasady ideowe, wierzyć w ich realizację, brać na siebie pełną odpowiedzialność za głoszone ideały w imię honoru i godności Polaka — państwowca, który zamknął w swem sercu i myśli jedną tylko świętość: Potężną Polskę. Tymczasem wielu ze sfer starszego społeczeństwa boi się zdecydowania i odpowiedzialności. Ucieka od tych dwóch słów niepewnych i nie popłatnych ich zdaniem w dzisiejszych czasach, bo to jeszcze nie wiadomo kto będzie i jak będzie... a zawsze lepsza i wygodniejsza rezerwa oraz prześlizgiwanie się przez daną ideologję. Lepiej mimo wszystko doniczego się zbytnio nie zobowiązywać, a uważać tylko, by być dokładnie zabezpieczonym na wszelkie ewentualności...

Piętno zakłamania i brak trwałego, mocnego zobowiązania się ideowego, znamionujące w dużej mierze starsze społeczeństwo wraz z jego wielkościami prowincjonalnemi (bo o tych w szczególności mowa) — jest powodem niechęci, obojętności, czy rezerwy tego pokroju typów w stosunku do Legjonu Młodych. Dzisiaj się robi w innym interesie, w ideologji brzucha — a duch wielu panów służy do tego by kłamał, by lawirował i był tak bezczelny, żeby nauczał i wychowywał w bezinteresownej służbie ideowej innych — przedewszystkiem młodzież. Istnieje wielu mistrzów nauczania i wychowywania — tembardziej więc winniśmy pozbawiać wielu z nich praw do wychowawstwa— poprostu odwrócić się tyłem i pozwolić całkiem szczerze, by nauka ich poszła w las. Pamiętajmy zawsze o tem, że nie interesanci pseudo-ideowi, nie czarne indywidua z pod znaku pieniądza — lecz tylko ci, którzy całem ofiarnem życiem swojem dali świadectwo czystej i wielkiej idei polskiej, mają prawo być naszymi wychowawcami. Tylko oni, nikt więcej.

JÓZEF ANDRZEJ FRASIK

PORANNY REPORTAŻ Z MIASTECZKA

W zmyte deszczem ulice w posępną mieścinę szary świt lunął (przedmieście)
i naraz wróble w podwórza — u stróżki gwarnie, —
właśnie przed dom, biały jak rano, które piekarz w koszach wyniesie
zajechał białypan jaśnic-dzień (żydówka naprzeciwko otwiera kawiarnię).

Godzina siódma na ratuszu zbudziła burmistrza. Babski harmider na placu targowym,
łoskot o bruk, kompanja wychodzi z koszar, wartownik salutuje, poczem wraca do budki, —
chłopi przywożą wieś na rynek, czarny furman, strzeliwszy z bata pod jasnym domem,
jak mówca skrzykuje ulicę: drzewoo! drzeeewo w kóółkach — —

Wybiegły z naprzeciwka dwa psy, chlapnęły na chodniku służącą,
piekarz odjechał, furman splunął, baby, sprzedawszy mleko, zawinęły blaszanki w płachty,
później: szanowny pan profesor (kalosze, parasol) do gimnazjum piechty
wiatr chłodzi i srebrzy poranek daleko cieniutki, klasztorny dzwonek.

I zanim tartak, zanim odsapnie tartak i dzień, który w kalendarzu odszukasz,
wczorajszy chory dzień na kioskach rozwieszą, by ranić —
i bezrobotni, długo czytając ulicę, gdy rano podpała, gdy rano wysadza nabite buntem bruki,
gwałtownie jak poeci odjeżdzają na antyfaszystowski wiec do Hiszpanji.

JAN GORCZYCA

Światła i cienie racjonalizacji produkcji

W dobie obecnej jesteśmy świadkami niebywałego w dziejach ludzkości postępu techniki, będącego wynikiem odwiecznej i powszechnej dążności społeczności ludzkiej do polepszenia swego bytu ziemskiego w myśl wrodzonej człowiekowi zasady uzyskiwania jaknajwiększych plonów pracy przy jaknajmniejszem zużyciu energji. Odkrywszy prawa rządzące przyrodą ludzkość ujarzmiła siły przyrody i zmusiła je do poruszania maszyny — wytworu genjuszu ludzkiego.

Racjonalizacja produkcji.

Rozwój cywilizacji przeobraził wszystkie dziedziny życia jednostkowego i społecznego, a w szczególności zracjonalizował produkcję. Ulepszenia techniczne oraz naukowa organizacja pracy (tayloryzm i t. p.) to treść racjonalizacji produkcji, — która miała przynieść ogólny rozkwit gospodarczy, powiększenie ogólnego dochodu społecznego oraz podniesienie dobrobytu całego społeczeństwa. Racjonalizm powojenny wysuwający hasło „prosperity", to ostatnia deska ratunku tonącego kapitalizmu.

Zalety racjonalizacji.

Racjonalizacja będąca wynikiem ciągłego pędu naprzód wzmaga pochód cywilizacji i kultury ludzkiej, podnosząc ludzkość na coraz wyższe stopnie rozwojowe.

Zracjonalizowanie produkcji usprawnia zaspakajanie potrzeb ludzkich przez obniżenie cen produktów oraz podnosi ogólną stopę życiową społeczeństwa.

Fiasco społeczne racjonalizacji.

Rzeczywistość dzisiejsza przeczy obłudnym zapewnieniom teoretyków liberalizmu, którzy głosili społeczne znaczenie zracjonalizowania produkcji. Powojenna racjonalizacja jest jednym z głównych powodów kryzysu gospodarczego, którego symbolem jest rzesza 25 miljonów bezrobotnych na świecie. Zamiast przyczynić się do ułatwienia konsumcji, do skrócenia czasu pracy i podwyższenia płac robotniczych racjonalizacja w rękach kapitału stała się krzywdą świata pracy. Z jednej strony mnoży się nędzę w masach, zaś z drugiej strony rosną bogactwa klasy kapitalistycznej. Racjonalizacja, będąca dorobkiem genjuszów, obrócona została przeciwko społeczeństwu i wykorzystana jako obrona ustroju liberalno-kapitalistycznego. Drogą racjonalizacji kapitał uniezależnił się od wykwalifikowanych robotników, gdyż nastąpiło „z gleichshaltowanie" masy robotniczej. Zmaszynizowanie produkcji pozwoliło kapitalistom na zmniejszenie robocizny, przejawiające się w miljonowych armjach bezrobotnych. Wśród klasy kapitalistów zanika typ kapitalisty-przemysłowca, ponieważ racjonalizacja pozwoliła kapitalistom do obrania roli rentjerskiej. Udział kapitalistów w pracy nad wytwarzaniem dóbr społecznych został zmniejszony do minimum. Postęp techniczny w przemyśle, zmuszający do ciągłego czynienia wkładów inwestycyjnych, obdłużających przedsiębiorstwo, zmusił kapitał przemysłowy do możliwie jak największego wycofania udziałów, a przerzucenia się do roli kapitału finansującego przedsiębiorstwo. Nowoczesne formy spółek kapitalistycznych (spółki akcyjne, spółki z ogr. odpowiedz.) ułatwiły tą strukturalną zmianę kapitału. Jednak zyski kapitału nie zmalały, a zmieniły tylko nazwę, gdyż zamiast dywidenty od udziałów pobierają teraz kapitaliści odsetki od pożyczek, natomiast państwo i pracownicy zostali poszkodowani. Bilanse przedsiębiorstw wykazują straty (ucieczka od podatków) z powodu amortyzacji pożyczek, udzielanych bardzo często przedsiębiorstwu na racjonalizacje przez współwłaściciela przedsiębiorstwa, z drugiej zaś strony zracjonalizowanie przedsiębiorstwa powoduje redukcję pracowników, przez co udział klasy robotniczej w dochodzie społecznym został pomniejszony na korzyść klasy kapitalistów.

Cofanie się wstecz.

Racjonalizacja w ręku kapitału oznacza cofanie się kultury społeczności i jednostek. W zracjonalizowanych przedsiębiorstwach praca staje się ciężarem z powodu rozdętego podziału pracy. Kwalifikacje i wykształcenie tracą na wartości, lata studjów i terminowania zostają zaprzepaszczone. W olbrzymiem przedsiębiorstwie H. Forda tylko 5% czynności w fabryce wymaga od robotnika dwutygodniowego wykwalifikowania zaś dla 95% robotników wystarcza nauka trwająca od 1 do 14 dni. Podobne zjawisko obserwujemy w pracy umysłowej. Nic dziwnego, że słyszy się głosy o nadmiarze ludzi z wyższem wykształceniem, jeśli zracjonalizowanie czyni z człowieka maszynę. Do mechanicznego spełniania czynności nie potrzeba wieloletnich studjów, wystarczy niższe, co najwyżej średnie wykształcenie. Jeśli więc słyszy się głosy o nadmiarze inteligencji, to należy pamiętać, że to są głosy zainteresowanego kapitału, głosy reakcji, piszące na murze kultury ludzkiej „Mane, Tekel, Fares". Smutna przyszłość czeka społeczność ludzką, kapitał sięgnie po władzę państwową i wskrzesi „starożytny Egipt",

a świat pracy będzie budował nowe złote „piramidy” genjuszom kapitalizmu. Kapitaliści obejmą rolę „kapłanów egipskich” i rządzić będą „standaryzowanemi” masami.

Bierność społeczeństwa.

Na tle obecnej racjonalizacji rysuje się bierność mas, wyzyskiwanych przez kapitał, nie zdających sobie sprawy z bankructwa ideologji liberalno-kapitalistycznej. Tylko garstka społeczeństwa — uświadomiony proletarjat — głosi walkę z prywatnym kapitalizmem, żądając równomiernego i sprawiedliwego podziału owoców postępu technicznego. Na przeszkodzie stoi liberalno-kapitalistyczne wychowanie mas, które w mamonie widzą szczęście i dobrobyt. Mentalność kapitalistyczna skłania masy do zachowania ustroju kapitalistycznego i wyścigu w bogaceniu się. Dopiero zawody życiowe, niepowodzenia uświadamiają jednostki, które powiększają szeregi proletarjatu. Świat pracy, zdemoralizowany hojnością kapitalistów, którzy po królewsku opłacają „renegatów” proletarjatu (dyrektorów, kierowników, specjalistów), oddaje intenzywnie swą pracę z nadzieją, że znajdzie uznanie kapitalistów w postaci podwyższenia płac, zamiast wypowiedzieć bezwzględną walkę obecnemu ustrojowi gospodarczemu. Większość społeczeństwa przygląda się biernie zmaganiu proletarjatu z kapitalistami, stając się przez swą bierność sprzymierzeńcem burżuazji.

Konieczność uspołecznienia produkcji.

Racjonalizacja w rękach Kapitału wykazuje dobitnie realność idei uspołecznięnia produkcji. Kapitaliści usunęli się z kierownictwa produkcji, zatrzymując tylko role reprezentacyjne w zarządach i radach nadzorczych. Kierownictwo przedsiębiorstwa zostało oddane najemnym pracownikom, opłacanym hojnie przez kapitał. Zracjonalizowanie produkcji zbliża społeczeństwo do Państwa Pracy, a w szczególności do uspołecznienia gospodarki, gdyż w przyszłym ustroju dzisiejsi kierownicy produkcji zamiast pracować dla Kapitału, będą pracowali dla Społeczeństwa z tym samym rezultatem. Miejsce zarządów i rad nadzorczych obejmią Związki zawodowe, których działalność będzie kontrolowana i regulowana przez Państwo. Chaos indywidualnej gospodarki zostanie zastąpiony planową gospodarką Państwa Zorganizowanej Pracy. Prawo własności warsztatów pracy stanie się funkcją społeczną i nastąpi sprawiedliwy rozdział dochodu społecznego.

Znaczenie ruchu młodolegjonowego.

Legjon Młodych zrywa z ustrojem liberalno-kapitalistycznym w swym programie Państwa Zorganizowanej Pracy, zwalczając egoistyczną doktrynę liberalizmu przez usunięcie idei zespołowości. Masy robotnicze i chłopskie, ciągnące jarzmo kapitału i uśpione klerykalno-burżuazyjnym konserwatyzmem nie znają naszej ideologji, lub są zapoznawane z nią przez naszych wrogów — reakcją, która maluje nasz ruch w najciemniejszych barwach. Wrogiej akcji konserwatystów musimy przeciwstawić zdecydowaną kontrakcję, streszczającą się w realizowaniu hasła „Legjonizacja proletarjatu, proletaryzacja Legjonu”.

JERZY KUCZYŃSKI

SERCE

Już złotem liści jesień oznajmia swe przyjście
i zagonem babiem latem zasnutym.
Nie wiem, skąd czerpiesz wietrze te drobne liryczne nuty
w swym cichym jesiennym poświście.

Dni schodzą szare, chmurne w deszczu rozdzwonione
zczerniało już, zetlało lata barwisko gorące
Gaśnie, za srebrną mgłą okrytym lasem, wielkie słońce
w szkarłacie krwi roztopion.

Nie chcę, ażeby serce dla Ciebie rozdarte
w tych barwach się topiło szarych
Lecz niech czerwone, jak ten zachód pełne gorcej wiary
spłomieni Twoje, dzisiaj zimne, martwe.

FR. ALIM.

Jubileusz XX. Marjanów

W wigilję Bożego Narodzenia 1934 r. upływa 25 lat egzystencji i działalności czarnych (są też i biali) Księży Marjanów — założonych przez smutnej pamięci Księdza tytularnego arcybiskupa adulitańskiego Jerzego Matulewicza. Zakon czarnych Marjanów, mimo gorących protestów p. Pietrzaka „samozwańczo" wywodził się od białych założonych w roku 1673 przez Wielebnego O. Stanisława Papczyńskiego. Duchowni synowie O. Papczyńskiego zostali wskutek Kasaty z r. 1864 skazani na zagładę. W roku 1909, w Warszawie, w wigilję Bożego Narodzenia, w prywatnej kaplicy ś. p. arc. Ks. Ruszkiewicza, Ks. Matulewicz składa śluby zakonne wobec przybyłego z Litwy O. Sękowskiego ostatniego białego Marjanina Po śmierci O. Sękowskiego ks. Matulewicz obejmuje stanowisko generała wskrzeszonego zgromadzenia i nowicjat przenosi do Fryburga szwajcarskiego, unikając w ten sposób prześladowań ze strony carskiego rządu. W r. 1915 a więc z chwilą, kiedy Niemcy zajęli Warszawę ks. Kardynał Kakowski wyznaczył im na placówkę Bielany pod Warszawą. W r. 1918 ks. Matulewicz zakłada na Litwie filję swego zgromadzenia w Marjampolu. W tych samych mniej więcej latach, były student U. Jagiellońskiego p. Pietrzak uważając, że jest bardziej powołanym ze względu na pokrewieństwo zachodzące między nim a O. Papczyńskim zakłada zakon białych Marjanów przyjmując ich pierwotną regułę i uroczyste śluby zakonne. Między temi świeżo powstałemi zgromadzeniami wynikła kapitalistyczna niezdrowa konkurencja o łaski Boże i ziemskie korzyści. P. Pietrzak nie posiadając wtedy jeszcze święceń kapłańskich, a tem samem zaufania w społeczeństwie, jak też i u władz duchownych w walce tej uległ, natomiast czarni Marjani nietylko, że zwyciężyli, lecz rozwinęli się wspaniale zdobywając cały szereg nowych placówek. W obecnej chwili Marjanie posiadają klasztory na Bielanach warszawskich, w Skórcu, w Raśnej, około Wysokiego Litewskiego, w osławionej przez prasę Drni, następnie parafję Marymont w Warszawie i kościół na ul. Moniuszki 2a— prócz tego na Litwie Marjampol, Dom w Rzymie i w Ameryce. Nawiasem mówiąc te klasztory są świetnie prosperującemi przedsiębiorstwami. Weźmy dla ilustracji takie Bielany. Na Bielanach mieści się zakład naukowo-wychowawczy przeznaczony wyłącznie dla młodzieży pochodzącej ze sfer arystokratycznych i w dodatku zamożnych. Dyrektorem zakładu jest p. Latuski, braciszek Marjański, czuły na książęce i hrabiowskie tytuły, zresztą sam w swojem mostemantu podobno też arystokrata. Jeżeli chodzi o studja pana Latuskiego — to o ile się nie mylę, kończył agronomję, a szczególną słabość w obecnym zawodzie czuje do hodowli kur wyłącznie zielononóżek, pochodzących z Instytutu mieszczącego się w Puławach. Brat dyr. Latuski pod względem swoich przekonań politycznych nie odbiega od krakowskiego stetryczałego „Czasu". Wychowawcami w zakładzie są przeważnie klerycy Marjańscy—alumni seminarjum warszawskiego. Kucharkami, praczkami, sprzątającemi są siostry, zakonnice, które Bóg w swojej Opatrzności tak ściśle gospodarczo złączył z Marjanami, że niema klasztoru Marjańskiego, gdzieby ich nie było. Rodzice za syna pozostającego na Bielanach płacą po kilkaset złotych miesięcznie, a bywały lata, że liczba wychowanków wahała się około 500.

Marjani z tych wpływów, pokrywają zasadniczo pensje nauczycielskie, bowiem inne stanowiska powierzyli „swoim" ludziom Nic też dziwnego, że Bielany w krótkim czasie rozbudowały się znacznie, że oprócz swoich motorów elektrycznych, wybudowały transformator i złączyły się z linją pruszkowską, że nabyły kilka aut i że stworzyły wspaniałe zbiory i bibljoteki. Z dumą Ojcowie przełożeni obliczali w wolnych chwilach majątek Bielan — szacowali na płynną gotówkę i w pokorze ducha takie rozmowy tak kończyli: „Niech Bóg błogosławi zbożnemu dziełu". O stosunku zakonu do naszej Ojczyzny trudno mi mówić. Marjanie w swojej historji mają prześliczne posunięcia polityczne. Są oni bardziej przebiegli i dwulicowi niż Jezuici. W każdym bądź razie wspomnę słowa ks. Matulewicza, którego nawet rodacy Litwini nie chcieli przyjąć — kiedy przyjechał do nich z misji. „Naprawdę, dziś mogę powiedzieć, że Kościół katolicki — jedyną moją ojczyzną, a ja czuję, że staję się coraz bardziej jego jedynie patrjotą. (Cóżby ci przyszło z wolnej Ojczyzny, gdyby Kościół na tem miał stracić. Ks. Lutosławski). Na słowach Matulewicza wyżej przytoczonych oparta jest cała polityka Marjanów.

W mętnej wodzie łowią ryby. Przed kilku laty głośna była, poruszana przez naszą prasę—sprawa Drni. Klasztor w Drni stał się ośrodkiem hajdamaczyzny. Oprócz przełożonego gorliwie tam „działał" ks. Smulko. Ten wogóle języka polskiego nie znosił, a gdy ktoś z parafjan zwracał się do niego w języku polskim odpowiadał zawsze po białorusku. Młodzież (a prowadzili tam gimnazjum i zdaje mi się, że jeszcze prowadzą) wychowywali w takim samym duchu i uczyli spiewiać pięknych — smutnych pieśni. Marjanom chodziło i chodzi o to by tam, na Kresach prowadzić misję; więc za cenę miłości Ojczyzny — rozdmuchują i łechcą niezdrowe ambicje mniejszości, chcąc w ten sposób uzyskać jej zaufanie i jako Białorusinów zaprowadzić do Chrystusa. Za wyrzeczenie się Ojczyzny, za przejście do Kościoła katolickiego dają nienawiść. Dzieło to zakroili na szeroką skalę z chwilą kiedy ks. Abramowicz przyjął obrządek wschodni. Ks. ten to Białorusin znany ze swej działalności szeroko wśród ludności kresowej. Nasz Rząd znosi i toleruje zakon, który Polsce nie daruje i nie daje nic prócz rozkładu. Wyrzucić Marjanów z Kresów, zlikwidować ich klasztory, te azyla i ogniska kreciej, a niby Chrystusowej pracy — a ręczę, — że robota agitacyjna wśród Białorusinów spadnie o 50 procent. Charakterystycznem jest jeszcze to, że przełożonym generalnym po Matulewiczu został Litwin. Jak to pogodzić np. z Konkordatem?

I jak to pogodzić z zakonną uczciwością?

JAN KOCZNUR

PREZYDENT GABRJEL NARUTOWICZ

Artykułem tym otwieramy cykl wspomnień, poświęconych pamięci wielkich Synów Ojczyzny.

Gabrjel Narutowicz, pierwszy prezydent Polski urodził się w Telszach na Żmudzi w r. 1865. Lata dziecięce, które spędził w rodzinnym dworku w Brewikach, miał smutne, gdyż wychowywał się w atmosferze powszechnego przygnębienia, jakie panowało po upadku powstania styczniowego, a ojciec, szlachetny patrjota—ziemianin, pozostawił go wcześnie sierotą. Do gimnazjum uczęszczał młody Gabrjel w Libawie, tam bowiem przeniosła się światła matka, pragnąc uniknąć kształcenia dzieci w szkole rosyjskiej na Litwie, gdzie po upadku powstania wytężyły władze wszystkie siły, aby zrusyfikować dusze polskiej młodzieży. W Libawie dzięki matce i otoczeniu kolonji polskiej ukształtował się piękny charakter Narutowicza i zapłonął w jego sercu ogień miłości ku ziemi ojczystej, rozgorzał znicz, który nie wygasł przez całe życie.

Otrzymawszy świadectwo dojrzałości w r. 1883, wstąpił Narutowicz na Uniwersytet w Petersburgu, jednak wkrótce musiał porzucić studja z powodu gruźlicy płuc. Za radą lekarzy, którzy nie widzieli innego ratunku, musiał na wiosnę 1886 r. wyjechać do Davos w Szwajcarji. Powróciwszy po kilku miesiącach leczenia sanatoryjnego do zdrowia, zapisał się na Politechnikę w Zurychu, słynną w całej Europie z wysokiego poziomu naukowego.

W czasie studjów Narutowicz uczęszczał jednocześnie na wydział wojskowy, istniejący przy politechnice, marząc o tem, aby kiedyś z bronią w ręku walczyć o wolność ujarzmionej Polski oraz był ciągle w styczności ze związkami emigrancko-rewolucyjnemi, co w następstwie uniemożliwiło mu powrót do kraju.

Po chlubnem ukończeniu studjów w. r. 1891 otrzymał początkowo zajęcie w Miejskiem Biurze Wodociągów i Kanalizacji w St. Gallen, a następnie uzyskał stanowisko szefa jednej z sekcyj regulacji Renu, został wspólnikiem znanego Biura inż. Kürsteinera w St. Gallen, wyrósł na pioniera elektryfikacji Szwajcarji i w r. 1907 na kilkakrotne zaproszenia i nalegania Senatu Politechniki w Zurychu oraz czynników rządowych objął katedrę budownictwa wodnego. Na stanowisku profesora zdobył sobie Narutowicz miłość szacunek, nietylko swoich kolegów, ale i studentów, a słońce jego genjusza wznosi się ku zenitowi, gdy dokonuje szeregu wielkich robót w Szwajcarji, i Hiszpanji. Niektóre z nich, jak Elektrownia Mühlenberg na rzece Aarze koło Berna olśniły najznakomitszych inżynierów. Mimo tych sukcesów, Narutowicz nie zapomina o Polsce. Dowodem są jego starania w r. 1911, aby przeprowadzić elektryfikację w Galicji kosztem pożyczki, zaciągniętej w bankach szwajcarskich.

W czasie wojny światowej rozwinął Narutowicz żywą działalność o charakterze społeczno-filantropijnym jako prezes „Polskiego Komitetu Samopomocy" w Zurychu oraz członek Komitetu w Vevey i opiekun biur prasowych w Bernie i Rapperswilu dla szerzenia idei Legjonów. Oprócz tego rozwijał on żywą działalność publicystyczną, głosząc, że musi powstać do życia niepodległa Polska, a wierząc w jedno: w Legjony. Narutowicz całą duszą należał do tej niewielkiej gromadki najlepszych synów Polski i pragnął gorąco walczyć w jej szeregach z bronią w ręku, jednak poważny wiek i sterane zdrowie nie pozwoliły mu urzeczywistnić marzenia. Tymczasem pożar wojny światowej dogasał zwolna, oświetlając olbrzymie pobojowisko, które stanowiła Europa. Wreszcie na zegarze dziejów



Pierwszy Prezydent Rzeczypospolitej
śp. inż. Gabrjel Narutowicz

wybiła godzina sprawiedliwości! Runęły pokonane butne Niemcy, rozpadła się Austrja, w pożarze krwi i rewolucji zatonęła zaborcza Rosja, a nad Polską, w której powstanie tak wielu wątpiło, zajaśniała promienna zorza wolności.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległego bytu Narutowicz zrzeka się zaszczytu profesora i powraca z duszą pełną szczęścia do wolnej Ojczyzny, aby złożyć na jej ołtarzu swój talent, wiedzę i pracę. Jadę do Polski, powiedział Narutowicz, aby odrobić to — co nie było danem zrobić za młodu, jadę odbyć służbę wojskową w Ojczyźnie.

Nie ubiega się Narutowicz w Polsce o zaszczyty, nie czyni żadnych zabiegów, mimo to w r. 1920 otrzymuje nominację na ministra robót publicznych. Stanowisko to decyduje się objąć, opuszcza więc na stałe Szwajcarję, żegnany z żalem i serdeczną wdzięcznością. Dowodem uznania Szwajcarji dla Narutowicza jest list ministra spraw wewnętrznych tego państwa, który m. in. pisał: „Może Pan być przekonany, Panie Profesorze, że Państwo, które Pana usynowiło, pozostanie dumnem, że Sz. Pan do niego należał i będzie wdzię-

czne za to, co Pan zrobił dla jego dobrobytu".

Objąwszy tekę minista, Narutowicz zabrał się z zapałem i młodzieńczą wprost energją do pracy, której tak wiele do zrobienia było w Polsce, spustoszonej przez wojnę i ograbionej przez wojska państw zaborczych. Wyniki tej pracy, zorganizowanej na zasadach prowadzących do największej wydajności, przejawiały się w tysiącach odbudowanych szkół, gmachów i domów, w setkach kilometrów nowych dróg. Pomimo ciągle zmieniających się gabinetów, co stało się prawdziwą plagą dla rozwoju młodego państwa polskiego, Narutowicz zatrzymuje stale tekę ministra, a jego światłe oceny rozwiązują często najtrudniejsze zagadnienia. Nic dziwnego, że w roku 1922 zostaje delelegatem Polski na konferencję w Genui, gdzie wywiązuje się świetnie z powierzonego mu zadania, a wkrótce obejmuje tekę ministra spraw zagranicznych. Mimo postępującej gruźlicy i sklerozy, które zdają się zagrażać jego życiu, wbrew radom i naleganiom lekarzy, nie opuszcza wyznaczonego posterunku, ale pracuje ponad siły.

Na stanowisku ministra spraw zagranicznych, pozostając w lojalnej współpracy z ówczesnym Naczelnikiem Państwa, Józefem Piłsudskim, Narutowicz odnosi kilka poważnych sukcesów, jak np. na konferencji w Rewlu, trafnie dąży do zbliżenia polsko-rumuńskiego. W polityce europejskiej orjentuje się świetnie, a władanie ośmiu obcemi językami ułatwia mu pracę.

Marszałek Piłsudski w książce p. t. „Wspomnienia o Gabrjelu Narutowiczu" wydał następujący sąd: G. Narutowicz pracując spokojnie i z olbrzymim nakładem wysiłków, przeprowadził obronę naszych interesów skutecznie i bez zarzutu".

Prezydentem Rzeczypospolitej został Narutowicz wybrany dn. 9. grudnia 1922 r. głosami ludowców, socjalistów i mniejszości narodowych. Wybór był prawny i bardzo trafny. Niestety, prawica z Narodową Demokracją na czele, ku wiecznej swej hańbie, rozpętała burzę, która miała przynieść śmierć pierwszemu Prezydentowi Rzeczypospolitej. Zaraz po wyborze posłowie prawicy i dziesiątki pism zaczęły obrzucać brudnemi słowami szlachetną postać najwyższego dostojnika i w rezultacie doprowadziły do tego, że 11 grudnia 1922 roku podjudzony tłum, wydając dzikie i wrogie okrzyki, obrzucił go błotem, śniegiem i kamieniami, gdy jechał na Zgromadzenie Narodowe, aby złożyć przysięgę. Narutowicz nie uląkł się terroru ulicy, zaniechał wszelkich środków ostrożności, zabronił otaczać się agentami, a odłożył broń, którą stale nosił przy sobie, mówiąc: „Niech przyjdą, niech mnie zabiją, nie będę się bronił, chociaż mam broń. Jako Prezydentowi, nie wypada mi się bronić i ranić innych w swej obronie„.

Po złożeniu przysięgi Narutowicz zdawał się zapominać o ciężkiej zniewadze, wyrządzonej mu w dniu 11 grudnia. Zabrał się do pracy, w której pragnął zachować w stosunku do wszystkich obywateli bezstronność i sprawiedliwość. Jednak prawica w dalszym ciągu podnosiła rokosz, a ludzie podli i źli zasypywali prezydenta listami anonimowemi, które roiły się od pogróżek, gróźb śmierci i plugawych wyrazów. Zatruta atmosfera osiągnęła wreszcie najwyższy punkt nasilenia i wydała mordercę, Eligjusza Niewiadomskiego, który w Warszawie dnia 16 grudnia 1922 roku trzema strzałami pozbawił życia Gabrjela Narutowicza.

W sali Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych jak mówił w czasie procesu Niewiadomskiego prok. Kazimierz Rudnicki, konał na podłodze na wyciągniętym skądś dywaniku Prezydenta Rzeczypospolitej, najwyższy przedstawiciel trzydziestomiljonowego narodu... Nie było przy nim nikogo z jego bliskich. Nie miał tego spokoju śmierci, jaki bywa udziałem najniższego nawet obywatela państwa. Martwiejącą głowę obce podtrzymywały ręce. I nie było nic bardziej żałosnego, bardziej wzruszającego, jak widok przedstawiciela państwa odrodzonego tak niedawno, dźwigającego się w górę tak niesłychanie szybko, konającego w obcem otoczeniu, w tak strasznych poprostu warunkach. Widok ten wzbudzał nie gniew, nie oburzenie, nie chęć zemsty, ale ogromną żałość. Albowiem przedewszystkiem poczucie żałości przejmowało każdego z nas patrzącego na ten tragiczny moment, nie powoli rosnący na piersiach zmarłego krwawy order, w którego konturach można było odczytać słowa „Pro Patria".

Uroczystości Legjonu Młodych w Jaśle

Dzień 11 listopada jako podniosła rocznica święta państwowego był niezwykle uroczyście obchodzony przez jasielski Obwód Legjonu Młodych. Na obchód przybyli liczni delegaci z Oddziałów L. M. Dembowiec, Kołaszyce, Skołyszyn i Kamienica Dolna; łącznie z Oddziałem Jasło, na uroczystość stawiło się około 100 legjonistów.

O godz. 9-tej rano wyruszyli legjoniści z pięknym wieńcem na grób Nieznanego Żołnierza do Parku Miejskiego. Po złożeniu wieńca na płycie Nieznanego Żołnierza uczczono pamięć poległych 2 minutowem milczeniem.

O godz. 9·15 udano się czwórkami do kościoła parafjalnego na nabożeństwo, Podczas uroczystości jakie odbyły się następnie w rynku przed Magistratem, odbyło się w obecności Reprezentantów Władz Państwowych, Wojskowych, Samorządowych, Przedstawicieli Organizacji i licznie zebranej publiczności, ślubowanie 40 nowych członków z świeżo założonych Oddziałów wiejskich Kamienica Dolna, Skołyszyn i rzemieślniczego Oddziału Kołaczyc. Bardzo efektownie wypadł moment ślubowania przy cichych dźwiękach Pierwszej Brygady, odegranej przez orkiestrę „Harmonja Kolejowa". Przysięgę od kandytatów odebrał Komendat Obwodu L. M. Jasło



Defilada Oddziału żeńskiego L. M. w Jaśle w dniu 11 XI 1934 r.

leg. Chełmecki Tadeusz Do nowych bojowników idei młodo-legjonowej wygłosił przemówienie Szef Pracy Zewnętrznej Obwodu leg. Wachel Emil. W przemówieniu tem zobrazował mówca pokrótce najistotniejsze wartości naszej idei, wzywając nowych członków do rzetelnej, wytrwałej pracy dla Państwa, mówiąc między innemi... „dążyć będziemy tak samo jak nasi starsi, serdeczni przyjaciele Legjoniści poprzez szlaki trudów, goryczy częstokroć niezrozumieni, wyśmiani. Często może musicie samych siebie poświęcić, szczęście własne przeciwstawić szczęściu Państwa i miljonów. Nie trwóżcie się przeciwnościami na jakie natrafiać będziecie. Przykładem dla was niech będzie Czyn Niepoległościowy Legjonów i Wielkiego Człowieka i Wodza, Maszałka Piłsudskiego, który przyjmując godność Członka Honorowego L. M. dał nam najlepszy dowód; że szeregi nasze zdołały wejść na prawdziwą drogę, na tę samą drogę, którą przed laty otworzył On i najszlachetniejsi Synowie naszej Ojczyzny"... Na zakończenie wzniósł mowca okrzyk na cześć Rzeczypospolitej i Marszałka Piłsudskiego, powtórzony gromkim głosem przez setki zebranych. Mowa wywarła silne wrażenie tak na nowo zaślubionych



Defilada Oddziału L. M. w Jaśle w dniu 11 XI 1934 r. Inspektor Obwodu i Senjorzy.

członków, jak i licznie zebranej na obchodzie publiczności. Następnie L. M. wziął udział w defiladzie przed miejscowemi Władzami. Na wspólny posiłek, jaki odbył się w porze obiadowej przybyli Senjorzy L. M., Legjoniści i Peowiacy. Wygłosili Oni podczas obiadu szereg serdecznych mów wznosząc okrzyki na cześć L. M. O godz. 14-tej tego samego dnia odbyło się doroczne Walne Zebranie, na którem przez aklamację wybrano po raz **trzeci Komendantem Obwodu leg. Chełmeckiego Tadeusza,** inspektorem leg. **Machowicza Jana**. Na zebraniu tem uchwalono jednogłośnie wysłać pisma hołdownicze z zapewnieniem swej gotowości i ofiarności dla ukochanej idei młodo-legjonowej na ręce naszych Władz zwierzchnich Komendanta Głównego i Komendanta Okręgu. Zebranie zakończono odśpiewaniem Pierwszej Brygady. W całem mieście ogromnie wzrosło zainteresowanie naszą Organizacją. Również praca L. M. w terenach wiejskich i robotniczych wydała już duże rezultaty, a że tak jest świadczą o tem dziesiątki młodych obywateli wiejskich zgłaszających się z ufnością pod nasze młodolegjonowe sztandary.



Defilada Oddziału męskiego L. M. w Jaśle w dniu 11 XI 1934 r.

Dział urzędowy.

Inspekcje Obwodów i oddziałów Legjonu Młodych Okręgu krakowskiego

W dniach 17 i 18 listopada b. r. Komendant Okręgu, Okręgowy Rzecznik dyscyplinarny, oraz członkowie Komendy Okręgu dokonali szeregu inspekcyj placówek Legjonu Młodych Okregu krakowskiego.

W dniach tych odbyły się następujące inspekcje.

Obwód Kalwarji: inspekcji dokonał Rzecznik dyscyplinarny Okręgu leg. Jan Sehn, zwiedzając równocześnie oddział wiejski L. M. w Brodach

Obwód Wadowice: inspekcji dokonał zastępca komendauta Okrędu leg Stanisław Brzykczyk.

Obwód Kęty: inspekcji dokonał Szef Pracy wewn. Okręgu, leg. Tadeusz Pilc.

Obwód Biała: Inspekcji dokonał osobiście komendant Okręgu, leg. Jan Jarosiński.

Oddział w Ustroniu: inspekcji dokonał rzecznik dyscyplinarny Okręgu leg Jan Sehn.

Obwód Cieszyn: inspekcji dokonali leg. komendant Okręgu Jan Jarosiński i Szef Pracy Okręgu leg. Brzykczyk.

Dnia 2 grudnia 1934 r odbyły się inspekcje w oddziałach:

Obwód Sucha: inspekcji dokonał zastępca komendanta Okręgu leg Stanisław Brzykczyk.

Oddział Bielsko i Dziedzice: inspekcji dokonał Szef Pracy wewn. leg. Tadeusz Pilc.

Wszystkie inspekcje przeprowadzane były skrupulatnie, dając możność stwierdzenia wielu usterek w pracy organizacyjnej Inspekcje składały się z części plenarnej, oraz z poufnej odprawy inspekcyjnej członków komendy. Wyniki inspekcyjne, jakoteż zarządzenia podinspekcyjne zostaną podane zainteresowanym placówkom osobnym rozkazem.

Chrzanów

Zwyczajne Walne Zebranie, Obwodu Legjonu Młodych w Chrzanowie odbyło się w dniu 23 listopada 1934 r.

Walne Zebranie zaszczycił swą obecnością Komendant Okręgu krakowskiego L. M. leg. mgr Jan Jarosiński. Przybyli również kierownicy, inspektorzy, oraz delegaci Sekcyj L. M. podległych Obwodowi.

Walnemu Zebraniu przewodniczył leg. mgr Stanisław Jodłowski, Ref. Pracy wewnętrznej.

Po złożeniu sprawozdania z rocznej działalności przez dotychczasowego Komendanta Obwodu L. M. leg. Szczepana Holewika, oraz Inspektora Obwodu L. M. Adamczyka Czesława, udzielono ustępującemu Komendantowi absolutorjum przez aklamację, poczem dokonano wyboru nowych władz Obwodu Legjonu Młodych.

Komendantem wybrany został jednogłośnie przez aklamację ponownie leg. Holewik Szczepan. Inspektorem wybrany został większością głosów leg. Gunia jan, zaś delegatami na Zjazd Okręgowy i Kongres leg.: Jodłowski Stanisław, Krasnołucki Stanisław, Jaworski Juljan, Marek Jan i Kołodziejówna Stanisława.

Po wyborach, dłuższe przemówienie wygłosił Komendant Okręgu L. M. Kraków, leg. mgr. Jan Jarosiński.

Pismem z dnia 16 listopada b. r. mianowany został przez Głównego Rzecznika Dyscyplinarnego, Obwodowym Rzecznikiem Dyscyplinarnym leg. Bratko Karol.

Nowoutworzona Komenda opracowuje obecnie kierunek pracy na najbliższą przyszłość.

* * *

Rozkazem Komendanta Obwodu L. M. Chrzanów, powołana została do życia oddzielną Sekcja Kobiet L. M. przy Obwodzie w Chrzanowie. Kierowniczką Sekcji Kobiet mianowana została leg. Adamczykówna Janina.

Kronika akademicka.

Akademickie Koło literacko-artystyczne „Litart", grupujące między innymi także kilku literatów legjonistów, w tych dniach rozpoczyna swoją działalność pod kierownictwem Józefa A. Frasika. Koło ma w programie szereg wieczorów literackich, dyskusyjnych i autorskich.

Komunikat akademicki

Legjon Młodych, Obwód Akademicki Studentów U. J. rozpoczął wydatną pracę na terenie wewnętrznym i zewnętrznym. W porównaniu ze stanem pracy w roku zeszłym znać dużą poprawę Należy to przypisać sprężystej i energicznej Komendzie obwodu, a ponadto zasileniu organizaeji młodymi ludźmi o dużym zasobie zapału.

Praca wewnętrzna Obwodu U. J.

Dnia 25 X b. r. rozpoczął się kurs kandydacki w liczbie 128. Kurs ten zakończył się z końcem listopada a z początkiem grudnia kandydaci złożyli egzamin i ślubowanie. Ponadto obwód prowadzi ożywioną działalność seminaryjną. Podzielono go na trzy grupy zagadnień, a mianowicie: a) zagadnień współczesnych, b) zagdnień sowieckich, c) ideologicznych. Dotychczas wygłoszono od dnia 25 X b. r. następujące referaty: „Ogólna charakterystyka prądów ideowych" leg. B Mazanek; „Ustrój polityczny Sowietów" leg. Wesely; „Faszyzm, hitleryzm, solidaryzm" leg Kaziczak. „Stosunek obywatela do państwa" leg. Namysłowski Kazimierz.

Praca zewnętrzna

Zorganizowano cykl odczytów mających na celu przedstawienie współczesnej rzeczywistości polskiej i europejskiej Pierwszy z tych odczytów na temat „Narutowicz, Hołówko, Pieracki" wygłosił dnia 16 XI b. r. leg. mgr. Kocznur Jan, w świetlicy L. M. przy ul. Stolarskiej 7.

Kultura i Propaganda

Dnia 7 XI b. r. Sekcja Literacka L. M. Stud. U. J. urządziła w sali Kopernika „Wieczór humoru i satyry" z udziałem: K. Barnasia, J. A. Frasika, Teofila Kowalczyka, Józefa Srogi i K. Namysłowskiego w wykonaniu art. Teatru Kameralnego Ponadto organizuje się wieczory artystyczne o urozmaiconym programie, na który składać się będą produkcje Chóru Legjonu Młodych, Kwartetu smyczkowego, deklamacje solowe, oraz występy art art. Teatru Kameralnego. W grudniu b. r. L. M. stud. U. J. rozpoczął wydawanie własnego pisma akademickiego pod redakcją J. A. Frasika.

WITOLD MATUS

Moment równowagi pomiędzy interesem indywidualizmu a interesem państwa

(Artykuł dyskusyjny).

Przedstawiona koncepcja ujęta może zbyt surowo wymaga zanalizowania. Przedewszystkiem będzie nam chodzić o ustalenie formy pomocy (patrz definicja: dobro państwa) i ustalenie warunków jej bytowania.

Niewątpliwie nie można pojmować w omawianej koncepcji pomocy państwa, jako czynnika wypływającego z filantropji, bo państwo nie może być instytucją filantropijną, co byłoby nonsensem. Taksamo nie można pojmować państwa w omawianej koncepcji, jako instytucji dochodowej, wyzyskującej swoich obywateli, bo nie zachodziłoby zjawisko pomocy a tylko wyzysku. W omawianym przypadku można jedynie pojąć państwo jako spółdzielnię, gdzie obywatele wnoszą swoje udziały w formie pracy, a wzamian dostają do użytku wszelkie produkty przemysłowe spółdzielni państwa w ilości takiej, by rozchód współdzielni pokrywał się z dochodem, a więc by nie pozostał niedobór lub naddatek.

Jeżeli zważymy, że wydajność pracy jest wprost proporcjonalna do przyznanych obywatelowi atrybucji, a z drugiej strony, że praca na utrzymanie ogranicza wolność obywatela w zależności od czasu (p. definicja: wolność obywatela), to widzimy, jak wielkie znaczenie mają wszelkie zdobycze techniczne, które są największem błogosławieństwem dla ludzkości.

Kwestja uprzystępnienia dorobku intelektualnego jest jasna i nie wymaga specjalnego omówienia, natomiast kwestja wychowania i kształcenia młodzieży, by odpowiadała omawianej koncepcji, musi iść po linji **równego startu,** w znaczeniu istnienia identycznych warunków materjalnych, które pozwolą wykazać zainteresowania i zdolność młodzieży w odpowiednich kierunkach nauki. Oczywiście problem równego startu wymaga wychowania na koszt państwa, gdzie w miarę zdolności młody obywatel pobiera odpowiednie wykształcenie.

Sprostowanie.

W numerze 5-tym Nowego Ustroju w artykule: Moment równowagi pomiędzy interesem indywidualnym a interesem państwa, zaszła pomyłka drukarska w definicji dobra państwa. Definicja winna brzmieć: Dobro państwa i jego cel w omawianej koncepcji — to pomoc w realizowaniu dążeń obywateli, zawartych w granicach równości wszystkich obywateli.

TEATR I KINO „BAGATELA“ W KRAKOWIE

Jeżeli się myśli o pewnem zjawisku artystycznem, mimowoli nasuwają się na myśl pewne z niemi związane elementy literackie, lub też teatralne z jednej strony — a techniczne z drugiej strony. Jeżeli chodzi o właściwe powiązanie tych wszystkich elementów to należy przedewszystkiem wziąć pod uwagę istniejący od szeregu miesięcy pod kierownictwem artystycznem p. Dyr. Leona Gottlieba i administracyjnym p. Dyr. Juljana Gottlieba — Teatr — Kino „Bagatela“ w Krakowie przy ul. Karmelickiej L. 4. Teatr ten utrzymuje poziom wybitnie artystyczno-literacki, a od pół roku prowadzona przy znakomitych filmach rewja pod reżyserją komika Włodzimierza Boruńskiego daje gwarancję wybitnych wrażeń artystycznych.

Idąc z prądem czasu i korzystając z cennych wskazówek Dyr. Leona Gottlieba, — reżyser Boruński poruszał stale najżywotniejsze kwestje społeczno-literackie i polityczne w czystej, nieskazitelnej formie groteski, piosenki czy migawkowej komedyjki, utrzymanej zawsze na bardzo wysokim poziomie.

Teatr „Bagatela“ prosperujący obecnie świetnie, wystawia obok pierwszorzędnych filmów, wielkie rewje z zespołem artystycznym w skład którego wchodzą: Lilli Melodystówna, Wanda Szulcówna, Włodzimierz Boruński, Alekander Piotrowski, Zbigniew Opolski oraz 6 Bagatela Girls. Pozatem gościnnie występują znakomici Rewellersi Bagatela. Na styczeń i luty zapowiadane są występy Różyńskiej, Leo Fuksa, Adolfa Dymszy i wielu innych.

Polski Przemysł Hutniczy

Naczelną placówką przemysłu hutniczego w Polsce jest Towarzystwo Akcyjne Huta-Bankowa. Przedsiębiorstwo to, o kapitale zakładowym 60,000.000 franków francuskich, ma za zadanie eksploatację Zakładów Hutniczych w Polsce.

W Zarządzie bezpośrednim Towarzystwo eksploatuje Hutę Bankową w Dąbrowie Górniczej, oraz wydzierżawione od Gwarectwa Hr. Renard walcownie na Dębowej Górze (Sosnowiec).

Prócz tego działalność Towarzystwa przejawia się w ścisłej współpracy z Zakładami przemysłowymi, kontrolowanymi prawie zupełnie przez Hutę Bankową, a mianowicie:

1) Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku.

2) Gwarectwo Hr. Renard w Sosnowcu.

3) Tow. Franko-Polskie w Dąbrowie Górniczej.

Zakłady Huty Bankowej w Dąbrowie Górniczej obejmują obecnie następujące działy: Elektrownia i Kotłownia, Wielkie Piece, Stalownia, Odlewnia z Modelarnią, Walcownie, Blachownia, Kuźnia, Warsztaty Akcesorji Kolejowych, Warsztaty Mechaniczne.

Pozatem Zakłady Huty Bankowej mają bogato wyposażone laboratorja służące jak dla potrzeb własnych tak i dla Zakładów przez nią kontrolowanych.

Przejdziemy teraz do opisu poszczególnych oddziałów Huty Bankowej, tak jak się przedstawiają po ostatniej modernizacji w latach 1930—1932.

Elektrownia i Kotłownia. — Elektrownia Huty Bankowej obliczona jest na zaspokojenie potrzeb energji elektrycznej wszystkich oddziałów Huty Bankowej oraz Kopalni „Reden".

Moc zainstalowania: 2 turbozespoły po 4.000 KVA 3.000 V. każdy, oraz maszyna parowa tłokowa na 700 Kw., ta ostatnia służy tylko jako rezerwa. Do zasilania parą turbozespołów służą 2 jednostki kotłów wysokoprężych typu „Duquenne" na pył węglowy o charakterystykach następujących:

Wydajność pary 20 T/godz. Ciśnienie do 25 st.

Należy podnieść, że kotły te zostały całkowicie wyprodukowane w kraju przez Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku.

Nowoczesne urządzenia oraz bogate wyposażenie siłowni w aparaty kontrolne pozwalają na uzyskanie niskich kosztów wytwarzanej energji elektrycznej. Elektrownia Huty Bankowej połączona jest podziemną linją kablową na 15.000 V. z elektrownią kopalni Hr. Renard z którą współpracuje wymieniając energję elektryczną.

Dzięki tej współpracy ilość rezerwowych zespołów można było ograniczyć do minimum.

Poza wielkimi silnikami całość Huty jest zeletryfikowana na prąd stały 240 V., który to prąd zostaje dostarczony przez 4 przetwornice (motor-generatory).

Wielkie Piece. — Oddział Wielkopiecowy posiada w chwili obecnej 2 Wielkie Piece całkowicie wyposażone oraz konstrukcję żelazną i cowpery do 3-go Pieca.

Wydajność Wielkich Pieców wynosi 120 do 150 T. Niestety, w chwili obecnej, wobec braku zamówień jeden tylko Wielki Piec jest czynny.

Stalownia. — Stalownia jest wyposażona w Piece Siemens-Martin'a typu „Terni" o wyprawie zasadowej i o pojemnościach następujących:

3 piece 50 T.
1 piec 35 T.
1 piec 70 T.

Całkowicie zmodernizowana pozwala w stanie obecnym na roczną produkcję do 350.000 T. stali.

Produkcja obejmuje około 20 gatunków stali.

Odlewnia. — Odlewnia Huty Bankowej produkuje odlewy żeliwne do 20 T. wagi oraz odlewy stalowe do 50 T. wagi.

Przy odlewni istnieją warsztaty modelarskie pozwalające na wykonanie modelów jak z własnych tak i nadesłanych rysunków.

Odlewnia pobiera stal do odlewów ze Stalowni lub ze specjalnego, małego 5-tonowego martena, znajdującego się w Odlewni. Jest ona zaopatrzona w nowoczesne maszyny do formowania oraz we wszelkie urządzenia do czyszczenia odlewów.

Walcownia. — Walcownie Huty Bankowej pod względem nowoczesnych urządzeń stoją na czele walcowni krajowych.

Składają się z:

Blooming'a i 2-ch klatek walcarki nawrotnej o napędzie elektrycznym systemu Ward-Leonard Ilgner do walcowania kęsów szyn kolejowych, dużych kształtowników i rygli, oraz z 2-ch walcarek trio o napędzie parowym do walcowania żelaza handlowego i kształtowników o średnich wymiarach.

Przy Walcowni istnieją warsztaty toczenia i kalibrowania walców.

Dla lepszego uzmysłowienia skali nowych urządzeń walcownianych podamy parę danych cyfrowych dotyczących tych ostatnich.

Otóż moc silnika elektrycznego napędzającego blooming i walcarkę nawrotną wynosi 17.400 koni.

Blooming może przewalcować do 70 T. stali na godzinę.

Główna nożyca (jedna z największych w Europie o napędzie elektrycznym) jednem uderzeniem obcina rygiel o wymiarach 300×300 m.

Blachownia. — Blachownia posiada 5 walcarek do walcowania blach o różnych grubościach i wymiarach jak również blachy falistej do krycia dachów.

Kuźnie. — O młotach parowych do 15 T. mocy, które są nastawione na odkuwanie dużych bloków stalowych, wałów, osi, wałów korbowych, różnych sztuk kutych, a przedewszystkiem rozkówek na obręcze, wykończonych na istniejącej obręczy, która pozwala na wytwarzanie obręczy do kół, parowozów i wagonów. Należy podkreślić, że ten ostatni wyrób jest jedną ze specjalności Huty Bankowej.

Warsztaty Mechaniczne. — Cały szereg obrabiarek oraz maszyn specjalnych zezwalają na obróbkę dużych odlewów oraz sztuk kutych jak również na wykonywanie robót reperacyjnych we własnym zakresie.

Jako działy specjalne wymienić należy warsztaty akcesoryj kolejowych oraz fabrykacje żerdzi wiertniczych elektrycznie spawanych i termicznie ulepszanych.

Laboratorja. — Zakłady Huty Bankowej posiadają laboratorja: metalograficzne, fizyczne, wytrzymałościowe i chemiczne.

Zadaniem laboratorjów jest nietylko czujna opieka nad produkcją lecz również opracowywanie nowych metod fabrykacji jak dla własnych tak i dla współpracujących z Hutą Bankową Zakładów.

Kopalnie. — Huta Bankowa posiada kopalnie rudy żelaznej w częstochowskiem.

Na zakończenie nadmieniamy, iż w chwili obecnej Zakłady Huty Bankowej zatrudniają około 2.200 robotników.

Prócz własnych zakładów Huta Bankowa kontroluje następujące zakłady:

1-o **Tow. Akc. Przemysłu Metalurgicznego w Radomsku.**

Program fabrykacyjny powyższych zakładów obejmuje: fabrykacje drutów, gwoździ, lin stalowych, sprężyn, narzędzi rolniczych, kratownic, wyrobów kotlarskich etc...

Półfabrykaty do powyższych wyrobów dostarczane są przez Hutę Bankową.

2-o **Gwarectwo Hr. Renard w Sosnowcu.**

Eksploatuje pokłady węgla kamiennego produkcja roczna którego wynosi 700.000 do 800.000 T.

Dostarcza Hucie Bankowej węgiel.

Elektrownia kop. Renard współpracuje z elektrownią Huty Bankowej.

Do Gwarectwa Hr. Renard należy walcownia, która jest, jak już wspomnieliśmy, wydzierżawiona Hucie Bankowej i prowadzona przez tę ostatnią.

Program fabrykacyjny tej walcowni obejmuje fabrykację drutów, kształtowników o małych profilach oraz fabrykację rur spawanych i bez szwu.

Roczna zdolność przetwórcza walcowni około 50.000 T. rocznie.

3-o **Tow. Franko-Polskie.**

Prowadzi kopalnie węgla „Reden" o produkcji 250 do 300.000 T. węgla rocznie.

Prócz tego posiada Hutę cynku (obecnie nieczynną) oraz kopalnię rudy cynkowej.

Działalność zagranicą.

Tow. Huta Bankowa posiada znaczne udziały w Towarzystwie Kopalń i Hut w Czechosłowacji, którego roczna produkcja wynosi około 3,400.000 T. węgla i 400.000 T. stali.

KAZIMIERZ BARNAŚ

Wesoły konduktor...

Gdy, podczas challenge 1934, Bajan pierwszy wylądował w Rzymie, sam „Duce" podał mu rękę i chcąc dać słowny wyraz uznania dla jego brawury, a zarazem znając zabobonność lotników rzekł po dłuższym namyśle: *e pericoloso sporgersi signore mio.*

Nasz znakomity rodak wmig sobie przypomniał długie pulmany, okna i napisy w języku Gautiera, Marinettiego, Goetego no i Dyrekcji P. K. P.: *nie wychylać się.*

Na chwilę zapomniał, że okiennice nigdy się nie domykały, wskutek czego pasażerowie bywali zawiani na sucho, że firanki i portjery zapoznawały się z wodą tylko podczas gęstych opadów atmosferycznych, że... i t. d.

Bajan mógł sobie tych rzeczy nie zauważyć, bo on jeździ koleją tylko wtedy, gdy już nie ma nic do stracenia, ale my, wobec przeludnienia katastrof w przestworzach, musimy dbać o komfort przyszłego miejsca spoczynku.

Zbliża się zima. Niedługo zaczną się pociągi popularne, nadzwyczajne, narty-dancing-bridge i t. d.

Czując wdzięczność dla kolei państwowej, która bez uszkodzeń przeniosła ostatni transport więźniów do Berezy Kartuskiej, piszę feljeton propagandowy, który oby przyczynił się do wzmożenia ruchu na kolejach.

Zastrzegam się jednakże: dzieci do lat 14, młodzież do lat 50 i starsi do lat 70 nie powinni brać na serjo moich intencyj...

Utarło się mniemanie, że wiek dzisiejszy odarł

TEOFIL KOWALCZYK

Fantazja na choinkę

— Śnieg panu kapie z kapelusza.

— A pan ma gila.

— Eee. To katar, panie radco.

Umilkli na chwilę i szli jakiś czas w milczeniu. Teofil Kowalczyk toczył się, jak krakowski tramwaj t. zn. dreptał prawie w miejscu i obserwował towarzysza. Nurtował go kłujący niepokój, który obleczony w formę konkretnego zdania przedstawił się, jako następujące pytanie:

— Upomni się o te 20 złp., czy nie?

Dla pewności zaczął liczyć guziki płaszcza; upomni, nie upomni, upomni, nie upomni... Jeden guzik był urwany.

— Wypada: upomni — pomyślał.

Porwał go gniew. Zjadliwem spojrzeniem obrzucił pana radcę, ulicę i latarnie, bruk Głównego Rynku, szare Sukiennice i pomnik Mickiewicza. Następnie wbił oczy w „jedynkę“ (tramwaj) oblepioną jaskrawemi afiszami. Kombinował. Potem zwrócił się do pana Mędryckiego.

— Tramwaje w Krakowie powinny jeździć szybciej. Nie uważa pan, panie radco? Wloką się, jak majowe żaki. „Kocie łby“ z Rynku należy wyrzucić, Wawel...

Pan radca ziewnął szeroko.

— Bardzo ładnie — eee — wyglądają Planty — eee — w śniegu — eee — Czy pan chodzi na spacery do Parku Jordana?

— Nie.

— Nie? Szkoda. Niech pan żałuje. Panorama, powiadam panu, że buzi dać. Kawior wiślany od Hawełki. Gęś pieczona, powiadam panu. Żeby to inne czasy!

Jakieś westchnienie zaszlochało w jego płucach. Nawet Kowalczyk poczuł w gardle słone łzy.

— Czy pan wie, że dziś wigilja?

— Wiem — odparł głucho.

W słowach tych bulgotała melancholja, Kowalczyk nie miał pod ręką żadnej odpowiedzi. Pan radca mówił tymczasem ze smutkiem:

— Tak. Tak. Pan pewnie myśli, że ja i Kraków: to dwaj starzy hipohondrycy. Że jesteśmy przyzwyczajeni narzekać na złe czasy, na kryzys, na Czechosłowację i konferencje rozbrojeniowe, albo wschodnie Locarno; że spodziewamy się ratunku od Ameryki lub od Sowietów. (Polacy zawsze wyglądają ratunku z zagranicy). Śmiej się pan z tego. Życie, proszę pana! Życie! Czy pan wie, co to jest życie?

— Życie — to jest życie.

— Więc widzi pan. Rozumiemy się doskonale. Świetnie pan określił. Wystarczy dziś spojrzeć na świat i rozglądnąć się dokoła, by zblednąć z przerażenia. Pod ławą na Plantach marznie jakiś obdarty sprzedawca gazet, w suterynach umiera blada suchotnica, pijany stróż maltretuje żonę i zmusza ją do nierządu. To dół. A sfery kapitalistyczne? Niech pan patrzy: dyrektor kartelu pije z tancerkami w kabarecie, a żonę trzyma w zakładzie dla obłąkanych. Prezes Rady Nadzorczej okrada Bank, a potem popełnia samobójstwo. Bezrobotni i głodni rzucają się pod koła lokomotyw, a fermerzy w Ameryce wyle-

---

życie z uroku, z uroku, jaki mają np. miejsca nietknięte kozikiem kultury. Jednem słowem postęp i cywilizacja wyparły przygodę. Wszystko jest wymierzone, oparkanione, opodatkowane i pilnowane.

Mój Boże! Ileż to przygód czekało imć. pana Chryzostoma Paska, gdy jechał z interesem zbożowym do Gdańska! A dziś?

Otóż nie! Są przygody. Właśnie na kolejach. Niewielkie, ale są.

Zaczynają się od peronu. Podróżny stanąwszy na peronie jest olśniony luksusem. Nie może oddychać poprostu. Bo nie ma czem. A już poczekalnia III klasy, przynajmniej na dworcu krakowskim zrobiłaby z poczciwych wierszy Konopnickiej chyba manifest komunistyczny.

Nie można tu winić podróżnych. Człowiek zawsze stara się komfort swojego zachowania dostosować do komfortu otoczenia.

Ten sam proletarjat, który śpi w Krakowie na ławach i pluje na podłogę, ten sam proletarjat siedzi przy eleganckich stolikach poczekalni III kl. w Poznaniu zupełnie *come il faut* i pluje... do spluwaczek.

Obracając się w kuluarach K. P. nie mogę pominąć automatów na peronówki, pocztówki i t. d. Dlaczego nikt nigdy nie przeszkadza wrzucić 20 gr., dlaczego zawsze coś przeszkadza automatowi wydać należną porcję, dlaczego ktoś, zawsze dopiero *post factum* zwraca uwagę, że automat zepsuty.

Jeszcze kilka pytań retorycznych.

Dlaczego informator kolejowy jest wiecznie zdenerwowany? Dlaczego w połowie informacji zawiesza słuchawkę? Dlaczego on jest taki podejrzliwy?

Dlaczego on chciał zaaresztować pewnego pasażera, który się informował, kiedy najwcześniej

wają mleko i palą zboże. Niech pan powie, gdzie jest przyczyna tych fatalnych skutków?

Pan Teofil myślał chwilę. Szli dalej. W mieście zapalały się elektryczne lampy i krzykliwe reklamy. Na czarnym ekranie nieba pojawiały się purpurowe trójkąty ogłoszeń. Oślepiały. Kolorowo bajeczny film najnowszych zdarzeń. Dynamika nowości technicznych. Gorączka złota.

— Pójdziemy za miasto, panie radco.

Na twarzy Mędryckiego pojawiło się wahanie.

— Wigilja, panie.

— Nie szkodzi.

— Panie, święto! Opłatki. Choinka. Karp po żydowsku. Majonez.

— Chodźmy! Nie chce pan widzieć głodnych?

— Nie. Wolę jeść. Karp mój panie! Czy pan wie?

— Poruszył pan ważny problemat przed paru minutami. Mówił pan o logice współczesnych zdarzeń. Podawał pan przykłady, niejako fotomontarz faktów, bijących w oczy i zapytywał o przyczyny. Musimy wyczerpać do dna to zagadnienie. Pragnę zaprowadzić pana do kina, jakiego pan nie widział jeszcze.

Mędrycki ociągał się, Kowalczyk mówił dalej:

— Niech pan sobie wyobrazi, że jestem czarownikiem. Posiadam wiedzę tajemną i twierdzę: fakty, które pan przytaczał poprzednio są logiczne i to w najwyższym stopniu. Życie jest logiką przyrody i praw, któremi się ona posługuje. Nie, z nieba nagle nie spada i żaden złośliwy chochlik nie może tego zmienić. Życie nie znosi kaprysów, któreby nie miały określonego zawodu.

— Więc chodźmy! mruknął inżynier Mędrycki.

— Zupełnie słusznie. Tylko proszę się nie uprzedzać. Musi pan zapomnieć, że pan potrafi myśleć. W kinie, do którego pana zaprowadzę, potrzebne są tylko oczy.

Minęli planty i poszli w kierunku parku Jordana. Gwar wieczoru milknął w miarę tego, jak oddalali się od centrum miasta. Od błoń zawiewał wilgotny wiatr. W dali, wśród czarnych koronek nocy jarzyły się gwiazdy lamp, jakby ktoś zawiesił naszyjnik z brylantów między Kopcem Kościuszki, a klasztorem Norbertanek. Zdawało im się, że wisi kilkanaście sznurów, rozmieszczonych amfiteatralnie w przestrzeni. Było w tym widoku coś bajecznego i coś tajemniczego. Mędrycki uśmiechał się niedowierzająco, Kowalczyk był skupiony.

— Która godzina? zagadnął radcę.

— Trzy na siódmą.

-- Na seans zdążymy.

— Jestem bardzo ciekawy! odparł drwiąco inżynier.

Gdy znaleźli się przed bramą Parku, pan Teofil zwrócił się do swojego towarzysza:

— Jedno zastrzeżenie, proszę pana. Przez cały czas musi pan zachować spokój i nie uprzedzać się. Pozatem nic więcej.

— Zgoda!

Kowalczyk otworzył bramę Parku i weszli.

Owiała ich zupełna pustka. O tej porze nie było tu nikogo. Ludzie znajdowali się przy stołach wigilijnych. W alejach Parku stały puste ławki, okryte grubemi poduszkami śniegu. Z gałęzi drzew zwisały ciężkie okiście. Pod ich ciężarem schylały się nisko konary i wyglądały jak pióropusze ze strusich piór. Gdy wiatr silniej dmuchnął w ogród, śnieg kupami spadał i rozpryskiwał się z łoskotem na ścieżkach.

Kowalczyk ujął za rękę Mędryckiego i szepnął:

— Niech pan uważa. Zaczyna się.

W tej chwili słaby podmuch wiatru wzmógł się i przeszedł w wycie. Drzewa w Parku zakołysały

---

odchodzi jakikolwiek pociąg, w jakimkolwiek kierunku.

Dlaczego owemu pasażerowi nie wolno się gdziebądź przejechać? Czy każdy opuszczający miasto robi to z obawy przed policją?

Na te pytania jest jedna odpowiedź: przygoda. Troska o przygody daje się zauważyć najlepiej przy odejściu pociągów.

Doniedawna poprzedzane ono było gwizdkiem, a jeszcze dawniej dzwonkiem.

Dziś pociąg rusza bez żadnych skrupułów, jeszcze mamcia nie dokończyła sakramentalnego „Dziuniu nie wychylaj się", jeszcze gosposia nie nie zdążyła wsunąć na platformę baniek z mlekiem — a pociąg rusza. Cicho, zdradliwie, scichapękł.

Zastanawiałem się, czy zegar kolejowy, ma jaki związek z odjazdem pociągów i skonstatowałem, że jest, ale bardzo luźny. Zegar stoi, a pociągi odchodzą. Niewiadomo, co jest bezpośrednim sygnałem do odjazdu. Zdaje mi się, że frekwencja.

Niebrak niespodzianek i wewnątrz wagonów.

W każdym wozie znajduje się tajemniczy mechanizm z rączką i dwoma napisami: *zimno—ciepło.* Spełnia on doskonale rolę siłomierza. Iluż to milusińskich wyrabiało sobie muskuły ku pociesze matek, operują tym mechanizmem bez wpływu zresztą na temperaturę. Przypomina mi to jedną historję. W Ameryce stracono pewnego człowieka w sposób b. oryginalny. Przygotowano go na ścięcie toporem, zaś w momencie egzekucji uderzono go mokrą szmatą w kark.

Delikwent zmarł. Ze strachu, siłą autosugestji.

Analogicznie. Wystarczy przekręcić rączką na ciepło, aby nas gorący pot oblał lub na zimno, byśmy się zamienili w sople lodu.

się gwałtownie i śnieg zaczął walić. Biała, sypka masa zasłoniła im oczy, aleje i ścieżki. Srebrny tuman pryskał im w źrenice, zasypywał usta i tamował oddech. Zdawało się, że wiatr ich porwie i uniesie ze sobą.

Ale burza trwała tylko chwilę. Wycie wiatru cichło powoli, tuman rzedniał, aż wreszcie opadł zupełnie. Pan Mędrycki krzyknął osłupiały.

Park Jordana znikł.

Stali jakby na wysokiej górze, a przed nimi leżał Kraków. Był tak wyraźny, tak dokładnie zarysowany, tak wbijający się wszystkiemi szczegółami w oczy, że aż to dziwiło pana Mędryckiego. Zaś najdziwniejszem było to, że choć stali w miejscu, choć nie ruszali się ani krokiem ze wzgórza, na którem się zatrzymali, mogli oglądać życie miasta ze wszystkiemi detalami. Każda kamienica była przeźroczysta od suteryn aż do dachu i nic nie mogło ujść ich oczom. A oczy obejmowały swojem spojrzeniem ulicę po ulicy, szczegół po szczególe, dom po domie — słowem wszystko.

Szklane miasto. Szklany Kraków.

Nad morzem dachów, nad dalekiemi, jakby miniaturowemi, reklamami świetlnemi, nad neonowemi bukietami witryn, nad renesansową winjetą Wawelu — czarne niebo. Ze środka wystrzela wieża Marjacka. Jej szczyt oświetlony jaskrawo zdawał się zwieszać ze stropu firmamentu, jak olbrzymi bajeczny żyrandol. W kamienicach świeciło się jasno. Wozy tramwajowe przecinały miasto w czterech kierunkach. Z dworca wyjeżdżał pociąg i pędził na południe. Na jego wagonach widział Mędrycki wyraźnie napisy: Kraków—Zakopane.

I przed jego oczyma zaczął płynąć film. Film z jego własnego życia. Mieszka na ulicy Lubicz i ma lat dwadzieścia pięć. Jest początkującym inżynierem. Młodość. Bujna swoboda. Krew kipi, jak ogień. Świat stoi dla niego otworem i hoduje najpiękniejsze kwiaty. Tylko iść, zrywać je pełnemi garściami i, upajając się zapachem, wpinać je w butonierkę.

Na jego drogę wchodzi młoda dziewczyna. Stenotypistka. Angażuje ją do swego biura. Marzy mu się wspaniała karjera. Pieniądze. Złoto. Podróże. Władza i sława. Dojść do nich wszystko jedno jak i w jaki sposób. Cel uświęca środki, a życie jest tylko walką. Mocni idą po trupach słabych. Życie tak każe i warunki. Obok niego idą inni, podobni, a nawet bezwzględniejsi. Czy on jeden ma być inny? Nie. Naraziłby się tylko na drwiny.

Romans. Romans szefa ze stenotypistką, Helą. Bałamuci. Uwodzi, a potem zwalnia z posady. Teraz ma jej dosyć. Nie będzie się żenił z uwiedzioną. Potrzebna mu jest posażna panna; a nie uboga stenotypistka. Idzie swoją drogą, po pieniądze, Hela swoją.

Jakaś wigilja w ubogim pokoiku dziewczyny. Hela zostaje matką. W ciszy nocnej, gdy w kościołach dzwonią na Pasterkę, Hela podnosi się z łóżka, owija w chustkę niemowlę i wynosi je z domu. Idzie ciemnemi zaułkami tam, gdzie najmniej przechodniów. W żółtym blasku latarń chwieje się jej skulona postać. Dziecko kładzie na progu Domu Podrzutków i ucieka. Ucieka.

Chłopiec wychowuje się i rośnie. Poniewierany, ucieka z zakładu, wałęsa się po ulicy i kradnie. Potem dostaje się do Domu poprawczego na lat pięć. Uwolniony znowu znajduje się na bruku. Sprzedaje gazety.

Inżynier osiąga swój cel. Jest bogaty i potężny, ale stenotypistka zapada na gruźlicę i leży w suterynie. Poznaje ją teraz. O niej mówił przed godziną. A tu obdarty sprzedawca gazet, który marzł na plantach pod ławą, to jego syn.

Początkowo inżynier Mędrycki popadł w ro-

Oczywiście, trzebaby wtedy sugestją napalić w piecach.

Niechcę tych drobnych mankamentów uogólniać na całą sieć kolejową. Bywają pociągi luksusowe i dworce komfortowe. Ho! ho! Spotkałem się raz nawet z troską o czystość wagonów.

Było to w Trzewie. O godz. 7 rano posługacze pozamiatali wszystkie wagony pociągu gdyńskiego. Czyby tego nie można zaprowadzić na wszystkich linjach?

Jeszcze kilka słów o połączeniach, a raczej o rozłączeniach kolejowych. Studjowałem długo rozkład jazdy (b. przyjemna lektura) i przekonałem się, że tak zw. „kąty" Rzeczypospolitej boją się komunikacji, jak djabła.

Naogół najgęstszą sieć kolejową spotykamy na obszarach przemysłowych i wielkomiejskich. Rzecz zrozumiała. Ale nie można zaniedbywać terenów rolniczych małomiasteczkowych i wogóle peryferyj. U nas wielkich miast i fabryk jest niewiele, ale miasteczek i przedsiębiorstw rolniczych setki i tysiące.

A cóż przyczynia się do zaludnienia, uprzemysłowienia terenu? Poza korzystnemi warunkami terenowemi także komunikacja, t. zn. dobra, wygodna komunikacja.

A jeszcze jedno. *Gros* tych kątów znajduje się w dzielnicach etnograficznie, narodowo, religijnie, a nawet geograficznie luźnie związanych z Polską. Kolej powinna ułatwić macierzy przypływ do tych kątów. Np. ze Strumieńca na Śląsku Cieszyńskim jedzie się do Krakowa 7 godzin, a powinno się jechać najwyżej trzy.

Komunikacja kolejowa powinna być nietylko komunikacją ale i propagandą. Zwłaszcza dla cudzoziemców. Obywatelowi powinna zapewnić bez-

dzaj osłupienia. Przeszłość wydarta z mroków zapomnienia chlasnęła go batem. Wspomnienia zalały jego wyobraźnię. Przeniknięty grozą chłonął płynące przed nim obrazy. Nostalgja za przeszłością, żal i pewien wstyd przeniknęły jego duszę. Ileby dał w tej chwili, gdyby tak móc stać się z powrotem młodym i mieć 25 lat. Żal mu było młodości i żal Heli.

Ale wkrótce doszedł do głosu wyostrzony krytycyzm. Inżynier opanował uczucie i wziął go pod lancet chłodnego rozumu, wykształconego na zasadach matematyki i ekonomji. Z tej strony sprawa przedstawia się zupełnie inaczej. Przeszłość jest snem, serce i uczucie?... Naiwność. Mędrycki zaczyna się uśmiechać. Kowalczyk mówi:

— Czy pan widzi teraz logikę wypadków? Logikę życia? Wszystko ma podobną przyczynę. I to, że stróż pijany bije żonę i zmusza ją do nierządu, i to, że prezes rady nadzorczej okrada bank, a potem popełnia samobójstwo, i to, że bezrobotni i głodni rzucają się pod koła lokomotyw, i to, że farmerzy w Ameryce wylewają mleko i palą zboże i...

Nagle panu inżynierowi oczy wychodzą z orbit. Zaczyna się śmiać tak przeraźliwie, że aż siada na ziemi i tarza się w śniegu. Nie słychać nic prócz tego śmiechu. Śmiech hula po ulicy, skacze po dachach. Mędrycki krzyczy:

— Głupstwo! Głupstwo! Głupstwo!

Śmiech.

Śmiech.

Jak obłąkany, inżynier wstaje i idzie przed siebie. Depta szklane domy. Słychać pod nogami ich chrzęst.

— — — — — — — — — —

Prysła moja bajka. Oglądam się dokoła. Jestem sam, ale nie w Parku Jordana, lecz w pokoju. Patrzę oknem na ulicę. Naprzeciwko w kamienicy jarzy się choinka, a ulicą (pusto) po trotuarze idzie obdarty sprzedawca gazet.

W zaułku wiatr przeklina, a ja zaciskam pięście.

pieczeństwo, a cudzoziemcowi oprócz bezpieczeństwa wygody. Cudzoziemcy więcej zazwyczaj wymagają od zwiedzanych krajów niż od swoich. Również bardziej są wyrozumiali dla swoich wad, niż dla cudzych.

Wyspiański stanąwszy przed katedrą w Reims bał się na nią spojrzeć, żeby się nie rozczarować tyle sobie o jej pięknie wyobraził przed ujrzeniem jej. Nadzieje niezawiodły go: widok katedry dał mu zarazem wizję jakiegoś wielkiego dramatu historycznego.

Obserwowałem rozczarowane i zaaferowane miny polaków amerykańskich w Domu wycieczkowym w Oleandrach. Jestto najelegantszy dom wycieczkowy w Krakowie... a jednak... Wyobrażam sobie ich miny na dworcu krakowskim!

A przecież jest na to rada. Zaostrzyć regulamin obyczajowy w pociągach i w poczekalniach położyć większy nacisk na higjenę no i od czasu do czasu przepierać te firanki i portjery.

I jeszcze jedno. Powtarzać *ortografję.*

Przed trzema laty widziałem taki napis na stacji kolejowej w Makowie: *przejście w zbronione.*

Komentarz chyba niepotrzebny, raczej elementarz...

Jak kolej nie dociera do wszystkich zakątków, tak samo światło nie dociera do wszystkich wagonów.

Niedawno jechałem z Katowic do Krakowa. W Swoszowicach trzy wagony pogrążyły się w ciemności.

Czekaliśmy pół godziny w milczeniu aż się świato naprawi, Ale gdzietam!

W końcu rzuciłem pytanie w stronę miejsca „dla konduktora".

— Dlaczego tak ciemno?

— Pewnikiem jest tunel — odrzekła władza optymistycznie.

Taki długi tunel, pomyślałem sobie, może wyjść na dobre jedynie wiecznie niewyspanym konduktorom i uczniom „Tajnego Detektywa”.

Wagon kolejowy w przyszłym ustroju będzie z pewnością kawiarnią, gdzie się flirtuje‘ politykuje, zawiera znajomości, jazda zaś prawdziwym weekendem.

Ale w warunkach obecnych wagon kolejowy jest ni mniej ni więcej tylko próbówką z zaraźliwymi mikrobami.

Oto powiastka: w wagonie III klasy siedzi mężczyzna 40 letni. Blady, oczy błyszczące gorączką. Oddech cuchnący okropnie w promieniu kilku metrów. Usta ciągle otwarte. Przy nosie chustka przesiąknieta żółtą, zgniłą ropą, którą ciągle wypluwał i siąkał. Symptomy zdradzały chorobę raka. Wszyscy pasażerowie odwrócili twarze i trzymali chustki przy nosach. Tylko dzieci gapiły się niemądrze w twarz chorego. W końcu pobyt w jego sąsiedztwie stał się niemożliwy. Wszyscy się przenieśli na drugą stroną wagonu.

Czy temu nie można zaradzić? Możeby do każdego pociągu dołączyć specjalny wagon dla chorych z obsługą lekarską i pewnemi wygodami. Byłoby to b. humanitarne, a wcale niekosztowne. Z pewnością nie trzebaby tam chorych kijem zapędzać. Narazie kończę. Przypuszczam, żem się nie naraził prez. dyr. P. K. P. inż. Wołkanowskiemu...

A zresztą wszystko mi jedno: jutro jadę pociągiem do Miechowa. W imię Ojca i Syna...

GUSTAW PUCHALSKI

Nędznicy!

Wiktor Hugo w olbrzymiej powieści historycznej p. t. „Les Miserables" przedstawił tragiczną historję Jean'a Valjean'a nazwanego przez mądre prawo i dobroduszne społeczeństwo galernikiem.

Jean Valjean będący w skrajnej nędzy ukradł bochenek chleba. Za zbrodnię kradzieży dostał się do więzienia a za opór władz na galery. Za tego rodzaju zbrodnię już po kilkunastu latach wyszedł z więzienia. Ale i na tem nie koniec, bo w drodze do oczyszczenia na przeszkodzie staje bezduszność praw w parze ze społecznemi przesądami a na dodatek jest śledzony i szczuty, jak pies parszywy przez całe życie. A dodać trzeba, że jest to człowiek szlachetny jednak nieszczęśliwy i jego cierpienie pełne głębi i siły przejmuje wzrusza i zastanawia. Ale w życiu niema słów takich jak litość, przebaczenie. Zato są napisane w ładnych książkach umoralniających i religijnych, dużo się nawet niemi szasta, dużo się krzyczy a po to tylko, bo to ładnie wygląda i podoba się ludziom. Za to można nawet medal dostać i dobrą posadę. To wszystko robi się zaś, na to aby nierobić nic. I ludzie, którzy choć raz weszli w kolizję z prawem — oczywiście nie wszyscy, bo wszystko jest względne — są zgubieni i niema już dla nich miejsca w komórce społecznej. Bo i dla kogo? Dla nędzników?, którzy z głodu kradną bochenek chleba.

„Nędznicy" Wiktora Hugo to ciekawa powieść, pełna znakomitych chwytów, spostrzeżeń, oświetlająca epokę z przejmującym realizmem. Jest zajmująca i można ją bez wielkiego ryzyka sfilmować. Jest autorytet, jest treść interesująca. Będzie kasa! Należy tylko zabrać się do tego. Już raz ją sfilmowano. Dlaczego jeszcze raz spróbować nie można?

Raymond Bernard przy poparciu kapitalistów zabrał się do kręcenia „Nędzników". Czego tam niema? Jest nawet rewolucja. O! to podoba się ludziom. W końcu wszystko koń

czy się dobrze. Młodzi pobrali się a z rewolucji zostało wspomnienie i będzie służyło przez długi czas na wypełnienie czasu między jednym kieliszkiem a drugim. Bo o cóż więcej chodzi. Przecież i tak ojczyzna jest uratowana a naród ocalony. Publiczność filmem jest zachwycona, kapitaliści pieniądzmi a Raymond Bernard jest sławnym reżyserem. Wszystko jest w porządku.

Przynajmniej takby się wydawało jednak tak nie jest. Niema w co nawet wątpić, że głównym i jedynym celem sfilmowania „Nędzników" była tylko chęć zdobycia pieniędzy przez pewną grupę kapitalistów. Tak było z pierwszą przeróbką a nie inaczej rzecz się ma z drugą. Nie można natomiast tego powiedzieć o Wiktorze Hugo. Z pewnością nie napisał „Nędzników" tylko w celu zdobycia sławy, czy pieniędzy. Zupełnie inne powody skłoniły go do napisania przejmującej historji galernika. Mógł zrobić karjerę na seksualnej powieści, obfitującej w wyuzdane sytuacje wyuzdanych jednostek. Przecież na tem zrobił karjerę Boccacio, Arentino, Balzac a w ostatnich czasach dzięki tłumaczeniu „Żywoty pań swawolnych" poznano Boya-Żeleńskiego. A Wiktor Hugo możeby dopiął swego, gdyby ludzie oddawali się tak rzadko spotykanej czynności jaką jest myślenie. Ale ludzie, którzy się tej czynności oddają należą do wyjątków.

Wiek upłynął od czasu „Nędzników" Wiktora Hugo a prawie, że nic nie uległo zmianie. I w dwudziestym wieku czytamy, że robotnik ukradł bochenek chleba. Głód i nędza skłoniły go do tej kradzieży. Dostał się za to do więzienia a dalszym następstwem tego była samobójcza śmierć żony robotnika.

Niedawno odbyły się zaślubiny książęcej pary w Londynie. Pokazywano torty weselne wartości tylko czternastu tysięcy złotych. Robotniku Obrazek ten z pewnością zaspokoi ci głód i nędzę. Jesteś szczęśliwy. Wiedz o tem, że życie jest piękne.

Codzienne pisma są przepełnione różnego rodzaju bezczelnemi kradzieżami delikatnie i po literacku nazwanemi defraudacją. Kto już nie kradnie? i gdzie już nie kradną? Defraudują w magistracie, w urzędach skarbowych, w wojskowości i t. d. Wszędzie, gdzie tylko jest co kraść. I kradną ludzie wykształceni tak zwani urzędnicy zaliczający się do elity społeczeństwa. Ludzie z wielkiemi aspiracjami, ambicją i dumą, którzy cieszą się zaufaniem, mający dobrze płatne posady. Defraudują bo potrzebują na karty, pijaństwo i rozpustę. Sumy zdefraudowane idą w dziesiątki, setki tysięcy a czasem w miljony, I ludzie ci dostają tylko kilka lat więzienia. Po odsiedzeniu kary w kryminale za zrabowane pieniądze kupują majątki śmiejąc się z Boga, z ludz i z prawa.

Czemże jesteś Valjean'ie? któryś ukradł bochenek chleba gdy byłeś głodny wobec, tych wykształconych ludzi z elity towarzyskiej. Czemże jesteś nędzniku!? Ty chamie nie umiejący zabawić pięknej damy, nie mający spodni dobrze zaprasowanych. Ty któryś ratował życie innym, któryś miał odwagę zgubić siebie, aby ocalić bliźniego. Ty wystawiający fabryki dając robotnikom pracę i chleb niech cię szlag trafi bo wyrosłeś **z masy proletarjatu!..** Nędzniku!

Wodociągi miejskie w Poznaniu

Wodociągi w Poznaniu zostały wybudowane w roku 1865. Wodę pobierano początkowo z Warty Po wypadkach cholery postanowiło miasto zaprzestać używania wody rzecznej i oprzeć się na wodzie gruntowej.

W następstwie tego powstały ujęcia wody na Winiarach, w Sołaczu i Dębinie. Jedynie ujęcie w Dębinie dawało gwarancję, że będzie w stanie zaopatrywać miasto w dostateczną ilość wody i dlatego też cały pobór wody przeniesiono do Dębiny.

Stację pomp, mieszczącą się na terenie Gazowni Miejskiej, dostosowywano do zwiększającego się zapotrzebowania miasta, równocześnie powiększano ilość filtrów tak, że obecnie obok zbudowanych w roku 1909 6-ciu filtrów szybkobieżnych syst. Jewell'a o powierzchni 192 m² wodociągi posiadają 3 nowe filtry z lat 1928 i 1931 o powierzchni 112 m².

Ujęto wodę w Dębinie w latach 1926 i 1927 w 39 studni i założono 1.900 m. bież. lewar. łączący studnie ze studnią zbiorczą. Lewar posiada średnicę od 750 mm do 400 mm.

Wskutek wykonania wymienionych robót wodociągi powiększyły swą wydajność z 25.000 m³ wody dziennie do 40.000 m³. Pozatem przygotowano projekt rozbudowy wodociągów, który pozwoli na uzyskanie do 100 000 m³ wody dziennie.

Poszczególne objekty objęte projektem są już wykonane, inne są w budowie.

Zamiast kącika humorystycznego

Non omnes, qui cum Jesu itis, itis cum Jesuitis

Zawezwał mnie Naczelny Redaktor:

— Legjonisto! Nachodził nas **kilkakrotnie p. W. Zajączkowski**, ubrany w czarny chałat i bez krawatki. Podobno podawał się za kleryka. Wypytywał się o różne rzeczy poszczególnych legjonistów i **łypał chytrze po kątach oczyma, nadstawiając uszu tu i tam.** Wkońcu doszedł Komendanta Okręgu i zostawił Mu nr. 11 pisemka „Wiara i życie", wydawanego przez Jezuitów ze **symbolicznemi pajęczynami** na okładce. Widocznie **pająki te łażą jeszcze po świecie.**

Otóż **przyszedł jeden z nich pochwalić się swemi wypocinami** na temat legjonu, — bo wiedział, że gdyby się sam ze swym pisemkiem nie przypętał, to nikt z nas nawetby o niem nie wiedział. A może to był tylko **pretekst do szpiegowania** nas?

Ponieważ jednak **tam się roi od paszkwilów na legjon i „Nowy Ustrój", oraz zwyczajnych kłamstw,** obliczonych na naiwność czytelników, — jak ten epizod projektujecie załatwić?

— Wcale nie zamierzam polemizować z elukubracjami p. W. Z., a to z kilku powodów:

1) **„Wiary i życia" nikt poważny nie czyta,** a na kilku wymierających, niepoprawnych dewotkach nam nie zależy. Niech nadal im basuje p. Zajączkowski, z dotychczasowem powodzeniem.

2) „Nowy Ustrój" jest przeznaczonw dla legjonistów, a nie dla czytelniczek „Wiary i życia", które znów — pewnie nie czytają „Nowego Ustroju".

3) W. Zajączkowski, tak się widać zna na sprawach, które nieopatrznie porusza, — jak się znać może **kleryk na medycynie, po przeczytaniu „Medicina pastoralis".**

Nie mamy zatem zamiaru ujadać się z dyletantem i **obniżać temsamem poziomu naszego pisma,** ani tembardziej uczyć niedorobionych kleryków. Ale — przecież p. W. Z. napocił tyle herezyj o Legjonie, że może sobie równym ignorantom naprawdę zwichrzyć rozum, albo może przynajmniej sam w to uwierzyć. Może jednak co biedakowi wytłumaczycie?

— Ależ jak ja mu np. wytłumaczę, że „Quadragesimo Anno" nietylko **nie jest już** w obecnych czasach szczytem radykalizmu i postępu lecz nigdy nawet tem być nie miała?

Jak go zmusić, aby sobie przeczytał **konkordat,** ten najobrzydliwszy układ międzynarodowy Polski, **w którym tylko mowa o pieniądzach, majątkach i pensjach?**

Jak mu pokazać że Rosjan w ZSSR niema 180,000.000?

Jak mu udowodnić, że w 1920 r. broniliśmy przedewszystkiem siebie a nie **chrześcijańskiej Europy, która nam odmówiła nawet amunicji?**

Zresztą p. Z. co krok potyka się o własny język, który sobie ustawicznie przydeptuje. Przecież sam siebie zbija, skoro pisze o naszej ideologji: **„Zrąb, jak widać mocny, bo skuty stalowemi zwornikami sprawiedliwości społecznej".** Dosłownie! A stal nie murszeje!

Pozatem **sam przyznaje, iż napłodził wiele „mniej trafnych"** zarzutów a gdzieniegdzie wplótł **„niezgrabne** wyrażenie". Tu ma też rację, dlatego, że wszystko co na legjon naplótł jest nietrafne i niezgrabne, jak przeskoki w długich szatach od encykliki do enuncjacji Komendanta Bielskiego.

— No — ale powołuje się na Marszałka!

— O **takich** właśnie mówił w tym roku pułk. Prystor. Raczej byłoby do twarzy panu Z. — **powołać się na djabła.**

Ale zato branie w obronę jakiegoś „obrońcę rzemieślniczego proletarjatu" (— zdaje się Cat'a?) pokazuje, że szydło z worka wylazło. Żubr-Mackiewicz jako obrońca proletarjatu (!?), broniony przez „Wiarę i Życie" — to ładna **spółka klerykalno-kapitalistyczna** do eksploatacji naiwności polskiego **proletarjatu!**

— Zwróciliście uwagę na mnóstwo cytat, od których się aż roi w tym **prowokacyjnym artykuliku?**

— Widocznie od dawna p. W. Z. się tak męczy i zbiera różne niezrozumiałe dla niego zwroty, które później zklecа na chybił-trafił. Trudno, — **delegowany do obserwacji i szpiegowania Legjonu** przez swoich przełożonych, chce dać dowód swej erudycji. Chyba dlatego całkiem jaskrawo **naprasza się o polemikę,** aby na gwałt pochwalić się tem, co przeczytał i zużyć to, co uzbierał.

Robi się nawet wcale łaskawym, mówiąc, że są **„słuszne żądania przebudowy ustroju".** Widocznie chciałby się **„odkuć" w przyszłym ustroju... teokratycznym!**

Poza temi wszystkiemi banialukami smarkacza okazuje swą osobliwą kulturę, miotając w tym samym numerze „Wiary i życia" uliczne, ordynarne i nie licujące **z pobożnością wyzwiska na znanego na całym świecie uczonego prof. Bujwida, Senjora Legjonu.** Dobrze przynajmniej, że prof. Bujwid tego pisemka nie czyta, a **taktowna kucharka** Mu o tem nie powie.

— O! Macie zatem świetną sposobność do wytknięcia **nietaktu i chamstwa.** Przecież to oburzające — taka **napaść** na zasłużonego Polaka-uczonego! Szkoda doprawdy, że ten skaczący z tyłu do łydek ignorant myszkując po Legjonie, do Was się nie zgłosił.

— Już **p. W. Z. dostał dość po uszach** od Komendanta Okręgu, którego dłuższy czas wynudził. Przypuszczam, że po Jego **lapidarnych,** chociaż jeszcze pobłażliwych słowach **ostrzeżenia, nie będzie miał bezczelniak odwagi pokazać się wśród nas, jako nasłany szpieg,** — bez poduszki, **ukrytej we fałdach w odpowiedniem miejscu.**

I tak nic u nas nie wskóra i nie wywoła dywersji na tylach. **Bezsilnie** się pocąc, **nadarmo apeluje** do legjonistów-chrześcijan, którzy wychowani u nas w atmosferze etyki — mogą się tylko brzydzić **stekiem paszkwilów, napaści i kłamstw. Beznadziejne** miotanie się p. W. Z. — **kompromituje** jego klikę! To też możemy tytuł inaczej napisać: **Non omnes qui cum Jesuitis itis, cum Jesu itis.**

Jastrzębiec.

Akademicki Związek Morski

Wśród wielkiej liczby organizacyj akademickich wyróżnia się swym odrębnym charakterem i celami swej działalności — Akademicki Związek Morski. Jest on związkiem ideowo-sportowym, prace jego idą też w dwóch kierunkach. Kierunek pierwszy — to propaganda morza i w związku z tem uświadamianie społeczeństwa akademickiego o konieczności trwałego związania Polski z Bałtykiem i pełnego wyzyskania naszego wybrzeża i dostępu do morza. Drugi cel A. Z. M. stanowi szerzenie zainteresowania się sportem żeglarskim, wyrobienie żeglarskie. Na tych dwóch polach Związek gromadzi też coraz liczniejsze szeregi młodzieży akademickiej, posiadając swe oddziały we wszystkich miastach uniwersyteckich Polski.

W lecie Akademicki Związek Morski zorganizował dwa obozy: jeden nadmorski w Jastarni, drugi śródlądowy nad Jeziorem Trockiem. W obozach tych wzięło udział około 250 akademików ze wszystkich wyższych uczelni, nie wyłączając Krakowa. Uczestnicy obozów odbyli przeszkolenie żeglarskie na stojącej do dyspozycji ich „flocie" A. Z. M. w Jastarni na jachtach: „Swarożyc", „Wojewoda Pomorski", „Szkwał", „Poświst", odbyto na nich też szereg dłuższych rejsów po Bałtyku. Należy podkreślić, że drużyna A. Z. M. na jachcie „Szkwał" zdobyła tego roku na międzynarodowych zawodach w miejscowości Ystad w Szwecji pierwsze miejsce.

Oddział krakowski Akadem. Związku Morskiego bierze także żywy udział w ogólnej działalności Związku. Z początkiem października odbyła się uroczysta Inauguracja pracy Związku krakowskiego w b. roku akadem., która cieszyła się b. dużą frekwencją. Na program Zebrania złożyły się: słowo wstępne Prezesa Oddziału krak. A. Z. M. kol. B. Leśnodorskiego, przemówienie Kuratora Związku Rektora Dr. M. Siedleckiego, przemówienie kol. Wł. Zacharjasiewicza, który mówił imieniem organizacji młodzieży państwowej, wreszcie interesujący odczyt kpt. W. Stypuły, instruktora żeglarskiego z Gdyni p. t. „Żeglarstwo czynnikiem rozwoju turystyki morskiej". Następnie zorganizowano trzytygodniowy teoretyczny kurs żeglarski, prowadzony przez wspomnianego instruktora. W kursie wzięło udział 36 osób, składając następnie z przedmiotów wykładanych na kursie specjalny egzamin. Nad Wieczorem Inauguracyjnym i kursem przyjęli protektorat: P. Wojewoda T. Walicki, P. Generał B. Mond, P. Rektor St. Maziarski i Prof. M. Siedlecki.

Obecnie Zarząd Związku przystępuje w porozumieniu z miejscowym Zarządem Ligi Morskiej i Kolonjalnej do akcji o charakterze ideowym, — propagandy samych zagadnień morskich na terenie naszego Uniwersytetu i Funduszu Obrony Morza.

Sekretarjat Oddziału krakowskiego A. Z. M. mieści się obecnie w I. Domu Akademickim, ul. Jabłonowskich 10—12, sala nr. 30.



POKAZ KRAJOWEJ WYTWÓRCZOŚCI ELEKTROTECHNICZNEJ

Pan Prezydent przed stoiskiem Górnośląskiej Faryki Żarówek „HELIOS"

Jedynem w Polsce przedsiębiorstwem eksportującem żarówki zagranicę i to nietylko do Europy, lecz także do Afryki i Azji, jest Górnośląska Fabryka Żarówek „HELIOS". Założona w 1931 r., zatrudniała początkowo tylko 20 robotników. Obecnie po niecałych 4-ch latach istnienia pracuje przy stanie ponad 200 robotników, przyczem produkcja żarówek za pierwszy kwartał wynosiła 650000 szt. Całoroczna produkcja fabryki pokrywa obecnie 30% zapotrzebowania krajowego. Dla całokształtu obrazu należy dodać, że z chwilą pojawienia się na rynku żarówek „HELIOS" obniżyły się ceny na rynku żarówkowym o 30%.

Przy obecnym rozwoju przedsiębiorswa, należy mieć nadzieję, źe produkcja jego pozwoli pokryć zapotrzebowanie krajowe w większości, wyzwalając ten tak ważny dział od importu zagranicznego.

Pierwsza Polska Fabryka Form
dla wyrobów czekoladowych
KRAKÓW XXI. ul. POLNA 1.

Owa pierwszorzędnie urządzona placówka przemysłowa, służyć ma naszemu tak świetnie z roku na rok udoskonalającemu się przemysłowi czekoladowemu.

W świecie dzisiaj wyroby naszych fabryk czekolady zajęły pierwsze miejsce i rzecz zupełnie naturalna, że staramy się w przemyśle pomocniczym dla fabrykacji czekolady, uniezależniać od zagranicy.

Wymieniona firma przystąpiła do produkcji jednego z działów produkcji pomocniczej i trzeba przyznać, że urządziła to doskonale. Jeden bowiem z współwłaścicieli jak się dowiadujemy odbył praktykę w takiej samej fabryce form zagranicą i w ten sposób może polski robotnik wzbogacić zasób swojej wiedzy, Polska zaś zaoszczędzić dość znaczne kwoty jakie dotąd rok rocznie wywoziło się zagranicę za formy dla wyrobów czekoladowych.

Fabryka już dzisiaj produkuje pierwszorzędny towar i jeśli jak powinniśmy mieć nadzieję polskie fabryki czekolady poprą tę młodą placówkę, znajdzie szereg polskich robotników chleb i jeszcze jedną gałąź wiedzy fachowej.

Kinoteatr „Wanda" Kraków, ul. Gertrudy.

Program miesięczny: **„Szpieg Nr. 13"** — genjalne arcydzieło, reżyserji Ryszarda Bolesławskiego, w głównej roli Garry Cooper, Marion Davies. **„Synowie pustyni"** — wspaniały monstre-program w głównej roli niezrównani komicy ekranu: Flip — Flap — Charlie Chase.

Wielki sukces polskiej produkcji pilmowej. Wytwórnia „Blok-Muzafilm", która wyprodukowała ostatnio film **„Czy Lucyna, to dziewczyna"**, notuje obecnie drugi wielki sukces tego sezonu, a mianowicie kawalkadę polskiej kawalerji: **„Śluby ułańskie"**, w gł. rolach: Marja Modzelewska — Tola Mankiewiczówna, Witold Conti — Władysław Walter i inni. Piosenki: Hemara. Film powyższy ukaże się, jako nasz program świąteczny.

Konkurs „Nowego Ustroju"

Nagrody: 100 zł. 50 zł. 25 zł. i t. d.

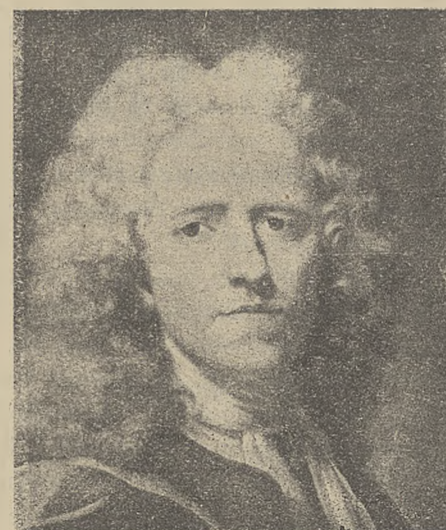
Numerem czwartym „Nowy Ustrój" rozpoczął konkurs rozpoznawania twarzy. W konkursie tym będzie zamieszczonych 20 fotografij przedstawiających ludzi sławnych, którzy odegrali wybitną rolę w życiu artystycznem, politycznem i t. d Każda fotografja jest oznaczona numerem i przedstawia osobę, którą należy odgadnąć. Kto odgadnie nazwisko i imię osoby znajdującej się na fotografji zdobywa jeden punkt. Kto odgadnie imiona i nazwiska osób zamieszczonych na 20 fotografjach zdobywając tem samem 20 punktów otrzyma jako nagrodę 100 zł. Druga nagroda wynosi 50 zł. Aby ją zdobyć trzeba mieć najmniej 15 punktów, trzecia nagroda 25 złotych, najmniej 10 punktów. Pozatem 10 nagród roczna prenumerata „Nowego Ustroju" i „Gazety Artystów". Przy równej ilości punktów rozstrzyga ostatecznie losowanie Konkurs jest podzielony na 5 części. W każdej części są zamieszczone 4 fotografje

Numerem tym rozpoczynamy trzecią część konkursu. Odpowiedzi należy przesyłać najpóźniej do 10 stycznia 1935 r załączając podany kupon na adres: Kraków, ul. Stolarska 7. „Nowy Ustrój", Konkurs rozpoznawania twarzy.

Przysyłanie odpowiedzi po 10 jak również brak kuponu eliminują i nie będą brane pod uwagę.



Nr. 9



Nr. 10.



11.



12.

Odpowiedzi

Numer 5 Michał Anioł Buonarroti Mumer 6. Alexander Moissi. W „Żywym trupie" Tołstoja. Numer 7. Rembrandt Numer 8. Ryszard Wagner.

Osiem punktów zdobyli: Marja Ł i-wag, Kraków.

Siedem punktów zdobyli: Stefan Duda, Kraków.

Cztery punkty zdobyli: Tadeusz Malik, Siersza Wodna koło Trzebini.

Trzy punkty zdobyli: Helena Gruszczyńska, Kraków, Franciszek Dykas, Dębowiec p. Jasło, Roman Fiałkowski, Grybów, Stanisław Charzykiewicz, Tomaszków Chorzów, Łucja Brzezińska, Ozorków

Dwa punkty zdobyli: Zofja Grabarczykówna, Zapuszno.

Jeden punkt zdobyli: Helena Puchalska, Kalwarja Zebrzydowska

KUPON

„NOWY USTRÓJ"

Konkurs rozpoznawania twarzy

Imię i nazwisko: ....

Nr. 9. ....

Nr. 10. ....

Nr. 11. ....

Nr. 12. ....

DOLA PACHOŃSKA

Coś niecoś o Śląskich pieronach

„Bo trzeba wiedzieć, że na Śląsku jest dwojaki naród, jeden to ci, co przybyli ze Kongresówki, ze Małopolski, pierona się nauczyli mówić i krzyczą, że oni tutejsi, a drudzy to jak my, Grządziele z dziada pradziada na Zawodziu osiedli, kiedy jeszcze lasy nieprzebyte szumiały na miejscu dzisiejszych kopalń i fabryk, my, Ślązaki prawdziwe,, gościnne, serdeczne, szcere!"

Tego rodzaju zdania wypowiadane apodyktycznym tonem, słyszałam często od różnych Grządzielów, Szendzielorzów i innych, rodowitych Ślązaków. Słuchałami, myślałam swoje, takim to się lepiej nie sprzeciwiać. Ale wglądnąwszy baczniej w rodowody osób i obserwacji których zaczęłam wyrabiać swoje poglądy i wiadomości z tego (raczej to) i dobrego o Ślązakach, przyznałam rację: lisy farbowane! „O to, to, a tacy to zawsze najgorsi, ucieszył się pan Grządziel — był tu jeden taki kidała, co na wszystkich zebraniach wielkim głosem wołał... „i, nie chcemy żeby nam, tu gorole i pyrki na tę naszą świętą ziemie Śląską przychodzili i chleb nasz zjadali, Śląsk in nom, z prawa i przyrodzenia przynależny!" — później jak szachrajstwa porobili i do metryki mu się w sądzie dobrali, okazało się, że on sam, pieron jeden, ze Kongresówki, ze Częstochowy rodem".

Tak, ciągnęło to po roku 1921 na Śląsk, jak do ziemi obiecanej, pełno takich k i d a ł ó w, hochstaplerów i łajdaków z różnych stron Polski, gdzie już miejsca dla nich nie było i z a k i d a l i nam na fest, opinję u naszych Śląskich braci.

Nic dziwnego więc, że Śląsk odnosi się z wielką rezerwą do przybyszów i masy robotnicze, górnicze wprost z otwartą niechęcią; ale tu znowu wchodzą w grę inne sprawy, odwieczny motor wszelkich sympatyj i antypatyj — walka o byt, i to pojęta często prymitywnie, najczęściej bez żadnych podstaw logicznych, weźmy np. taki ośrodek górniczy: górnicy to wyłącznie „tutejsi", obcy to jedynie inżynierowie; ale ci przybyli na miejsce inżynierów niemieckich, gdyż inżynierów — Ślązaków wogóle nie było. Za czasów zaborczych była to zamknięta dla nich droga. Gdzież zatem ta krzywda i wysadzanie z siodła?

Ale „niech żywi nie tracą nadziei", że słynne antagonizmy dzielnicowe przejdą kiedyś do wspomnień, tak jak i „Wasserpolnisch" Ślązaków. Ach, to „Wasserpolnisch", toż to była początkowa przyczyna przeróżnych utrapień, nieraz wprost humorystycznych. Zostało też z tych czasów masę zabawnych anegdotek, będących zresztą najprawdziwszą prawdą.

Mój nieoceniony Grządziel opowiadał mi jak raz w dniach gorączki popowstaniowej, prosił posterunkowego na ulicy o pewne informacje. Ten mu tłumaczy, że na dworcu się dowie. „Dobrze, a gdzie to ten dworzec?" Policjant patrzy podejrzliwie, czasy są niepewne, którędy to się do Katowic dostało, że nic tego niewie? — ale objaśnia: to taki duży budynek zaraz za rogiem, sam pan zresztą zobaczy". A tu za rogiem wszystkie znane od dzieciństwa budynki, banhoff stoi, ale gdzie ten dworzec? Czyta pan Grządziel wszystkie napisy, szyldy, poci się, dworca jak nie było tak niema. Wpada wreszcie zziajany na swego bardziej uświadomionego kolegę: O głupi! A toż to właśnie banhoff po ichnemu! — Pierona! — Taką drogą przechodziło się z „Wasserpolnisch" do polskiego słownictwa.

Dzisiaj jeszcze można tu i ówdzie napotkać na takie kwiatki o jakich się filozofom napewno nie śniło. Młodzież wychowana w polskich szkołach, mówi prawie - że poprawnie, ale starsi to nieraz ojojoj! Przez „bity" kwandrans wsłuchiwałam się raz w nader zajmującą (tak przypuszczałam) opowieść mojej gospodyni popisującej się polskim językiem. Przysięgam na kobiety stałość, że chiński byłabym prędzej zrozumiała. Nie było innej rady, tylko poprosić, żeby jeszcze raz opowiedziała to po niemiecku. No i „poleku, poleku" jakoś to poszło, choć moja niemczyzna — śmiech na sali. Wesoło co?

Miły krakowianinie, słowianinie etc. Jeśli będziesz kiedy np. w Katowicach, a na ulicy zaczepi cię gość z zapytaniem: „umią mi powiedzieć, czy można wciepnąć bryf do tej kastki?" — to niech ci się ucho nie wydłuży nakształt oślego, tylko, uprzejmie odpowiedz: ja, ja, wciepnijcie se. A nie zapomnij o „ja" bo z tem maleńkiem słówkiem powtarzanem w różnych możliwych intonacjach, możesz przejść cały Śląsk i jako tako porozumieć się, — nie zginiesz. A propos zginięcia, tym razem z głodu, radzę p. t. jaroszom, żeby Broń Boże nie żądali na Śląsku kalafioru czy kalarepy, bo domyślna gospodyni przyniesie wszystko inne tylko właśnie nieto. „U nas" mówi się Blumkohl i Oberzyhe, zrozumiano?

Ale dajmy spokoj sprawom lingwistycznym; są inne, bardziej trafiające w sedno i istotę Śląska, to przedewszystkiem — rozpętanie poprostu — wszelakich organizacyj. Tu stary, młody, mały, duży, biedny, bogaty, on i ona — wszyscy pracują

w organizacji, co mówią — w dziesiękach organizacyj! Mój pokój niesprzątany od tygodnia, bo gospodyni niema czasu. Kiedyś miała zebranie J. O. K. Z., przed wczoraj Tow. bud. Szkół Powsz., wczoraj Lopp, dzisiaj właśnie bardzo ważne posiedzenie starych plotek,—pardon, Polek,—jutro Strzelec, no a pojutrze niedziela, a niedzielę nato dał Pan Bóg, żeby się po pracy odpoczywało. Na przyszły tydzień zacznie się da capo, od początku.

Doprawdy, że na ogół niema się pojęcia o tym szalonym pędzie do pracy organizacyjnej, jaki istnieje na Śląsku. „Serce rośnie na widok tego uspołecznienia — jak powiedział jeden mój znajomy z Krakowa, westchnąwszy przy tem z zazdrością—tu jest życie, a u nas?" A właśnie jakby żywe ilustracje tych słów, przebiegała wtedy przez jezdnię banda dziewcząt z T. V. z rozwianym włosem i karabinami w garści. Nowożytne Basie Wołodyjowskie, tylko stokroć dziksze i krzykliwsze.

Chcę sobie wyobrazić życie Górnego Śląska bez organizacyj. Trudno to będzie, ale przecież na brak wyobraźni uskarżać się nie mogę (raczej na brak forsy). A więc przypuśćmy: że rząd nie stara się o tworzenie związków i nie popiera ich, że brak w tym kierunku inicjatywy osób prywatnych, że — ach, dosyć, dosyć! Włosy się jeżą z przerażenia. O zakład idę, że — $X^0/_0$ (chcę być uprzejma) Ślązaków nie wiedziałoby że są Polaka-

mi. To że są Ślązakami, wiedzieli zawsze i wiedzą, i podkreślają to dotychczas przy lada okazji zbyt dobitnie nawet. Spotykałam się nieraz z tego rodzaju powiedzeniami: „u nas w Polsce”... i napróżno tłumaczyłam że „u nich” to też „w Polsce”. Nie mogli pojąć, że swoje a oni swoje „u nas Śląsk! I dlatego, nie można przeczytawszy sprawozdania z dwóch akademij ku czci Marszałka i kilku innych obchodów i pochodów z okazji świąt narodowych, powiedział: wszystko w porządku już zrobione — i założyć ręce. Ale trzeba pracy bez wytchnienia, lub, jak mówią na Śląsku, trzeba ale pracy!

A już uroczystościami żadnemi to się zbytnio nie przejmujmy, bo ludzie tutejsi jak murzyni, uwielbiają wszelkie „coś dla oka”. Nie bardzo się w takich wypadkach pytają, dla czego? — Bezsprzecznie, największe powodzenie mają uroczystości kościelne. Byłam świadkiem takiego wiekopomnego zdarzenia w dziejach Zawodzia, kiedyto proboszcz tamtejszy obchodził 25-lecie swej pracy kapłańskiej. A ponieważ było to w pierwszych dniach mojego pobytu na Śląsku byłam zaskoczona rozmachem, z jakim się wszystko odbywało, i w moich listach, o ówczesnych rozpaczliwych S.O.S pisałam między innemi: „...dziwny dwujęzyczny naród... gdzie proboszczowie obchodzą jubileusze już nie u siebie w domu, ale na długość i szerokość całej ulicy, gdzie z tej okazji, ludzie wyrywają skąd się da, młode calusieńkie drzewka i wtykają między kamienie po obu stronach chodnika. Mają one tam sterczeć i wyrażać radość, ale szeleszcząc zeschniętemi liśćmi, wyrażają raczej swoje oburzenie i pogardę w kierunku... wszelkich towarzystw ochrony przyrody.

To jeszcze nie wszystko — bramy tryumfalne, transparenty, iluminacje, pochodnie, — mało? no to na dodatek wystrzały rozlegające się od świtu do nocy i od nocy do drugiego świtu”.

Dewotki krakowskie ucieszyłyby się mocno, gdyby wiedziały jakie ogromne znaczenie przywiązuje się tu do obrządków i tradycji kościelnych jak słowo kaznodziejskie ciąży na umysłach ludzkich. Umysłach, bo jeśli chodzi o sumienia te są wszędzie jednakie, a cała pobożność streszcza się t u, może bardziej niż gdziekolwiek indziej — jedynie w poszanowaniu form zewnętrznych. Już widzę, jak owe dewotki wglądnąwszy w t. zw. moralność, na Śląsku załamują ręce: „moja pani, jakże tak można!” — Znajoma ślązaczka opowiadała mi raz, jak wielkie zmartwienie ma jej służąca. Hedca: nie może brać ślubu w szleierze — dlaczego? — A, bo już zanadto znać, odpowiada jejmość. To drobne zdarzenie charakteryzuje doskonale ustosunkowanie się do wielu zagadnień na Śląsku. A jak scharakteryzowali się sami Górnoślązacy? jeden z nich powiedział mi: my jesteśmy dla was „etwas zu grob”. — Etwas? hm. A może nawet tak, dla początkujących, „viel zu viel”? — Przystał i nato, zgodny jakiś był człowiek.

Gazownia Miejska
w Poznaniu.

Gazownia Miejska w Poznaniu, mająca zgórą 75-letnią historję rozwoju, posiada dziś urządzenia wytwórcze, odpowiadające najwyższym wymogom nowoczesnej techniki, jak: nową piecownię o komorach pionowych i ruchu ciągłym zdolną do produkcji 85—90.000 m³ na dobę i starą piecownię o komorach poziomych, która stanowi dalszą rezerwę; zakład dwugazu o wydajności 24.000 m³ na dobę; instalację do wytwarzania na dobę 12 000 m³ gazu wodnego, aparatownię do chłodzenia 120.000 m³ gazu w ciągu 24 godzin, z możnością rozszerzenia jej na wydajność dobową 175.000 m³; benzolownię dla produkcji 25.000.000 m³ gazu rocznie; fabrykę amonjaku do przerabiania surowej wody amoniakalnej z 200 ton węgla na dobę; dobrze urządzone warsztaty mogące wykonać nietylko bieżące naprawy ale i większe zmiany oraz przebudówki urządzeń.

Teatr świetlny „Uciecha”
Kraków, Starowiślna 16.

Największa sala. Najlepsa aparatura. Najniższe ceny. **Zniżki** dla urzędników oraz dla organizacyj. Przedstawienia porankowe w soboty i niedziele po jednolitych cenach gr. 50.

„Uciecha“ zapowiada niebywały repertuar:

Jan Kiepura we filmie „Me serce Cię wzywa“, „Niedokończona symfonja“. Wielka symfonja miłości Schuberta. Najpiękniejszy film świata.

„Kleopatra“ — monumentalny film Cecil B. de Mille'a. **„Piotruś“** — komedja z niezrównaną Franciszką Gall (Czibi). **„Ahasfer“** — dramat monumentalny z Konradem Veidtem. **„Młody las“** — największy film polski z udziałem 20 największych artystów scen polskich.

W „Uciesze“ repertuar fenomenalny.

Na polskich drogach wodnych

LLOYD BYDGOSKI, istniejący od 1883 r., odgrywał już na długo przed wojną na wschodnich drogach wodnych Rzeszy Niemieckiej wybitną rolę jako przedsiębiorstwo żeglugowe. Za czasów poskich wybił się na czołową placówkę polskiej żegl lugi towarowej i holowniczej na Wiśle, kanale bydgoskim, Brdzie Noteci.

Tabor LLOYDU BYDGOSKIEGO składa się w tej chwili z 16 holowników używanych jako siła pociągowa dla 17 barek własnych oraz około 140 obcych kontraktowanych w miarę potrzeby i stanowiących własność polskich szyprów operujących na odcinku dolnym Wisły.

Poza ruchem na Brdzie, Noteci i kanałach, gdzie wywalczył sobie LLOYD BYDGOSKI stanowisko dominujące, obsługują statki jego komunikację towarową na szlaku **Warszawa Gdańsk Gdynia** a docierają nawet do portów zagranicznych w Szczecinie, Hamburgu i Czechosłowacji.

Do znaczenia ekonomicznego LLOYDU BYDGOSKIEGO na polskich drogach wodnych przyczynia się niemało jego port przeładunkowy w Kapuścisku Małem pod Bydgoszczą z różnemi urządzeniami portowemi, jakiemi żadne przedsiębiorstwo żeglugi śródlądowej nie rozporządza, licznymi magazynami na cukier, zborze i otręby oraz własną bocznicą kolejową i kilkunastoma kilometrami torów kolejowych na własnych terenach, umożliwiającemu mu podejmowanie się transportów kombinowanych kolejowo-wodnych.

Dla uprawnienia swych rozgałęzionych interesów żeglugowych utrzymuje LLOYD BYDGOSKI oddziały w Warszawie, Gdańsku i Poznaniu oraz liczne agentury nad Wisłą i to w Tczewie, Grudziądzu, Toruniu, Włocławku, Płocku oraz Gdyni

O oznaczeniu LLOYDU BYDGOSKIEGO w żeglugowym ruchu towarowym, świadczą następujące cyfry:

EKSPORT z Polski, dokonany przez wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe drogą wodną **do Gdańska i Gdyni** wynosi:

w latach	ton:	Udział Lloydu Bydgoskiego	Procentowy udział Lloydu Bydgoskiego
1931	216.225,6	130.749,6	60,50
1932	157.495,5	90.720,0	57,60
1933	270.371,0	245.482,0	53,81

Import z Gdańska do Polski

przedstawia się następująco:

w latach	ton	Udział Lloydu Bydgoskiego	Procentowy udział Lloydu Bydgoskiego
1931	33.758,1	17.586,1	52,00
1932	64.475,4	20.166,4	31,28
1933	93,455,7	24.708,2	38,44

ERRATA

Do nr. 5 „Nowego Ustroju" wkradło się kilka błędów drukarskich. A więc np. pominięto w spisie artykułów, artykuł W. Jędrzejowskiego p. t. „Polski Meksyk się kończy".

W tymże artykule na str. 10 w lewej części w wierszu 23 od dołu zamiast Krwal — powinno być kural, na str. 11 w lewej części w wierszu 20 od dołu zamiast trotowych powinno być Azotowych, a niżej w wierszu 15 zamiast tarinkach powinno być taziskach, podobnie również zamiast Książętko powinno być Książątko. Na str. 11 w prawej części w wierszu 2 od góry zamiast „że się należy" powinno być „że się nie należy". Na str. 13 w prawej części w wierszu 24 zamiast w ma być po.

Kolejnictwo w obrębie Dyrekcji O. K. P. Kraków

w latach 1918—1934

Z chwilą ukończenia wojny światowej, która przywróciła nam niepodległość państwową, kolejnictwo polskie stanęło wobec ogromu zadań w związku z koniecznością odbudowy zniszczonych objektów przeważnie w wschodnich województwach, w miarę zaś szybkiego rozwoju życia gospodarczego w zmienionych warunkach terytorjalnych okazała się potrzeba rozbudowy licznych stacji i budowy nowych linij kolejowych. Do robót tych przystąpiło kolejnictwo z pełnym zapałem i przyznać trzeba, że zdziałało bardzo dużo.

Na terenie krakowskiej dyrekcji kolei, do której przypadły linje austrjackie b. kolei północnej od granicy na terytorjum Śląska i wsch. Małopolski, zabrano się szybko do odbudowy zniszczonych objektów, oraz do rozbudowy istniejących stacyj i urządzeń w celu normalnego funkcjonowania aparatu komunikacyjno-przewozowego. Z pośród licznych robót inwestycyjnych wykonanych w okręgu dyrekcji krakowskiej wymienimy poniżej tylko najważniejsze, przyczem dla zobrazowania wielkości wysiłków na tem polu podane będą bliższe ogólne dane. I tak wykonano i oddano do użytku publicznego:

1) **4 wymijalnie: Mydlniki, Rudawa, Dulowa i Jęzor,** zbudowane w latach 1923—1924. Budowa tych mijalń stała się koniecznością, z powodu silnego ruchu towarowego z nowo odzyskanym Górnym Śląskiem, dla powiększenia przelotnościl inji, gdyż czas jazdy od jednej stacji do drugiej był za długi, np. między Krzeszowicami a Trzebinią 40 minut. — Wykonano na każdej wymijalni oprócz torów stacyjnych, budynek stacyjny, strażnicę, budynek gospodarczy oraz schronisko dla robotników na Jęzorze.

2) **Budowa stacji granicznej w Zebrzydowicach.**

W związku z rozstrzygnięciem sprawy granicy państwowej od strony zachodniej na terenie Śląska Cieszyńskiego, którą ustalono na gruncie kolejowym w odległości około 5 km. na zachód od stacji Zebrzydowice zaszła konieczność rozbudowy tej stacji, gdyż jako dotychczasowa mala stacja nie była należycie wyposażona i posiadała tylko 4 tory.

Przystąpiono zatem w roku 1922 do rozbudowy stacji i wykonano dużą stację odpowiadającą wymogom nowoczesnym, a mianowicie wybudowano dotychczas jako część projektu ogolnego rozwoju: roboty ziemne w ilości 795.000 m sześć. wykopu i nasypu, 38 nowych torów o długości 19.300 mb., 5 domów mieszkalnych o 65 mieszkaniach, magazyn towarowy żelbetowy o powierzchni zabudowania 723 m kw., budynek biurowy o pow. 103 m kw.

Ponadto wykonano nowy budynek główny stacyjny jako prowizorjum aż do czasu wybudowania defin. budynku, 2 budynki koszarowe, pocztę i urząd cłowy oraz budynek dla zawiadowcy odcinka drogowego, wielką oczyszczalnię biologiczną syst. „Oms" będącą zaczątkiem przyszłej kanalizacji oraz nowoczesną ładownię bydlęcą, narazie na 150 m wraz z budynkiem kancelaryjnym, lodownię i część drogi dojazdowej do stacji. Jako dalsze roboty przewidziane są w pierwszym rzędzie ładownia kontumacyjna, parowozownia i wodociąg.

3) **Budowa stacji rozdzielczej Czarnolesie.**

Ponieważ stacja Zebrzydowice jest tylko stacją graniczną bez urządzeń do segregowania taboru zaszła konieczność wybudowania osobnej stacji rozdzielczej. Jako najodpowiedniejsze miejsce wybrano miejscowość Czarnolesie. Stacja Czarnolesie między stacjami Chybie i Dziedzice była pierwotnie przewidziana jako olbrzymia stacja rozrządna i rozdzielcza i w myśl projektu obejmowała budowę 2 dworców (wjazdowego i wyjazdowego) oraz 2 wielkich dworców rozdzielczych. Z tego projektu wykonano dotąd jako część jednego dworca 24 nowych torów wraz z torami wyciągowymi.

Dalszą budowę narazie zastanowiono, gdyż w międzyczasie stworzono nowe stacje rozdzielcze na G. Śląsku (Janów).

4) **Rozbudowa stacji Cieszyn.**

Analogiczne względy jak w Zebrzydowicach podyktowały konieczność rozbudowy tej stacji z chwilą rozstrzygnięcia komisji delimitacyjnej, mocą którego w r. 1920 podzielono terytorjum miasta Cieszyna na dwie części i ustalono granicę między polską a czeską częścią wzdłuż rzeki Olzy. Ponieważ przytem stacja Cieszyn przypadła Czechosłowacji, musiano z konieczności wybudować osobną stację polską i w tym celu wykonano ją na miejscu dawnego przystanku Bobrówka, który narazie prowizorycznie dla nowych potrzeb rozbudowano.

Dla nowej stacji wykonano po długich pertraktacjach ostateczny projekt, który został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji i uzgodniony na komisji polityczno-obchodowej.

Z tego projektu wykonano dotychczas roboty ziemne i nawierzchniowe dla przyszłej stacji osobowej, oraz dla przyszłej stacji towarowej wielki żelbetonowy magazyn towarowy o 80 m długości wraz z ładownią i piętrowym budynkiem kancelaryjnym.

Wreszcie wybudowano drogę dojazdową do nowego magazynu towarowego. Dalsza część rozbudowy nastąpi w miarę dalszych kredytów.

5) **Rozbudowa stacji Krynica.**

Stacja Krynica wybudowana w roku 1910 przez kolej lokalną Muszyna—Krynica okazała się dla coraz więcej rozbudowującego się zdrojowiska za szczupła, posiadała bowiem tylko 3 tory i mały budynek stacyjny. W miarę możności stosunków terenowych tej stacji, której położenie z jednej strony pod górą, z drugiej strony nad rzeką nie zezwoliło na radykalną przebudowę — rozszerzono i przybudowano ją tak, że dziś stanowi jedną z najpiękniejszych stacyj uzdrowiskowych.

I tak ułożono dodatkowe 2 tory pod górę, następnie wydłużono tor magazynowy o około 200 m przy przedłużeniu przepustu, wybudowano 1 tor odstawczy od strony Muszyny, a 1 tor od strony zdrojowiska, dalej wybudowano nowy magazyn towarowy i ładownię wraz z rozszerzeniem placów magazynowego i wyładowczego, a w końcu nowoczesny budynek stacyjny przy równoczesnem rozszerzeniu dojazdu do stacji przy pomocy wysokiego muru oporowego nad i wzdłuż Kryniczanki i placu stacyjnego z wybrukowaniem wszystkich placów.

6) **Budowa stacji Rabka.**

Malutki ten przystanek rozbudowano również w związku z wybitnym rozwojem zdrojowiska rabczańskiego przez wybudowanie nowego budynku stacyjnego wraz z budynkiem mieszkalnym, następnie magazynu towarowego z torem żeberkowym.

7) **Rozwój stacji Zakopane.**

Dla rozwoju tej stacji, której położenie terenowe jest również niekorzystne, wykonano wielki projekt po licznych konferencjach z uzdrowiskiem, gminą i innemi powołanemi czynnikami. Z tego wielkiego projektu wykonano na razie przez wkopanie się w górę Antałówkę 4 tory żeberkowe, pozatem wykonano już poprzednio dobudówkę do budynku stacyjnego, budynek gospodarczy, rozszerzono place dojazdowe itp. Obecnie w związku z elektryfikacją linji Kraków—Zakopane przewidziana jest budowa nowej stacji wraz z nowym budynkiem stacyjnym, która będzie usytuowana w okolicy doliny Cichej Wody.

8) **Budowa stacji Mościce.**

Przystanek ten rozszerzono do rozmiarów stacji przez wybudowanie 2 długich torów po lewej stronie stacji na nasypie w ilości około 50.000 m sz. przy przedłużeniu przepustu o około 15 m i połączeniu ich z torami głównymi.

Dalsze rozszerzenie, obejmujące budowę nowych torów, wielkiego budynku stacyjnego, magazynu towarowego i ładowni jest przewidziane.

9) **Budowa stacji Kraków.**

Stację Kraków pozostawiły władze zaborcze w stanie zupełnie nieodpowiadającym ani potrzebom ruchu, ani wielkiego miasta, przyciągającego turystów i wycieczki z całej Polski i zagranicy. Całkowite przebudowanie stacji wraz z wybudowaniem nowego budynku dworcowego wymaga wkładów wielu miljonów złotych i musi być z natury rzeczy rozłożone na szereg lat.

Jako doraźną pomoc wybudowała Kolej Polska Dworzec Zachodni traktowany jako prowizorjum.

Do definitywnej przebudowy przystąpiono w roku 1933 i wybudowano nowy peron dworcowy mogący przyjąć równocześnie 3 pociągi, przedłużono peron 3-ci do długości kursujących obecnie pociągów. Równolegle z tem przebudowano tory peronowe i wbudowano szereg rozjazdów łączących te tory. Ponadto wybudowano na torach postojowych dla składów pociągów osobowych urządzenia dla mycia wagonów, zaopatrywania ich we wodę, gaz świetlny i prąd.

Dalsze roboty przy przebudowie tej stacji są w toku.

10) **Budowa domów mieszkalnych.**

Celem ulżenia brakowi mieszkań dla pracowników kolejowych wykonano oprócz wspomnianych już 5 budynków w Zebrzydowicach — 5 domów mieszkalnych w Krakowie, a mianowicie: 1 dom 3-piętrowy przy ul. Bosackiej o 16 mieszkaniach, 1 dom 3-piętrowy przy ul. Wawrzyńca o 16 mieszkaniach i 3 domy 3-piętrowe przy ul. Halickiej o 24 mieszk. Ponadto wybudowano 11 domów mieszkalnych w nowej kolonji w Nowym Sączu o 124 mieszkaniach, oraz 11 domów w kolonji warsztatowej w Tarnowie o 124 mieszkaniach i wreszcie w Rzeszowie Staroniwie dom 2 piętrowy o 13 mieszkaniach.

Dalsze budowy domów mieszkalnych przewidziane są w Krakowie, Nowym Sączu, Tarnowie w różnych innych stacjach Okręgu krakowskiego.

11) **Budowa portu lotniczego i radjostacji goniometrycznej.**

Z chwilą przejścia komunikacji lotniczej pod zarząd ministerstwa komunikacji, decyzją, która tam zapadła o budowie portów lotniczych we większych miastach Rzeczypospolitej Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie przystąpiła do budowy takiego portu w Czyżynach pod Krakowem. Port lotniczy Ministerstwa Komunikacji w Czyżynach składa się z hangaru, kotłowni, centralnego ogrzewania, stacji benzynowej, transformatora i drogi komunikacyjnej w porcie. Wspomniane objekty wykonano w latach od 1930—1933.



Inż. Józef Wołkanowski
dyrektor Okr. Dyr. Kol. Państw. w Krakowie

W związku z zamiarem udogodnienia komunikacji lotniczej wybudowała Dyrekcja z końcem roku 1933 i w obecnym roku radjostację goniometryczną.

12) **Budowa mostów.**

Ze zniszczonych w czasie wojny światowej mostów w obrębie Dyrekcji krakowskiej pozostało w r. 1918 do odbudowy 9 mostów żelaznych o łącznej długości 450 m, którą przeprowadzono w zupełności w latach 1919—1923.

Niezależnie od odbudowy zniszczonych mostów przeprowadziła Dyrekcja w latach 1919 do 1929 przebudowę starych nieuszkodzonych mostów, nieodpowiadających wymaganiom bezpieczeństwa ruchu a w szczególności mostu na Przemszy pod Mysłowicami na linji „Szczakowa—Mysłowice" oraz drewnianego mostu na Sole na linji „Bielsko—Kalwarja".

Ponadto przeprowadzono wzmocnienie wielkich mostów na linjach głównych, które nie dopuszczały kursowania ciężkich parowozów, i corocznie uskutecznia się programowo wzmocnienie mniejszych mostów.

13) **Linje kolejowe na Śląsku Cieszyńskim.**

Na terenie Śląska Cieszyńskiego należącego do

Województwa Śląskiego i równocześnie do Okręgu Dyrekcji Okręg. Kol. P. w Krakowie wybudowało Województwo Śląskie szereg nowych linij kolejowych, które po ukończeniu zostały przejęte przez Dyrekcję Kolejową w Krakowie.

Są to: 1) linja Chybie Skoczów jako przedłużenie i część linji Warszowiec—Chybie—Skoczów. Budowę tej linji o długości 13.11 km ukończono i przejęto w roku 1927.

2) linja Ustroń—Wisła—Głębce.

Linję tą wykonało Województwo jako przedłużenie linji Goleszów—Ustroń najpierw do stacji Wisła. Tą część o długości 9.22 km. przejęła Dyrekcja w roku 1930 a dalszą część Wisła—Głębce o długości 5.15 km. w roku 1933.

3) Linja Zebrzydowice—Cieszyn jako część linji Moszczenica—Zebrzydowice—Cieszyn jest jeszcze w budowie i ma być z końcem tego roku ukończona.

14) **Nawierzchnia.**

Zawierucha wojny światowej, której kilka aktów odgrywało się na terytorjum zachodniej Małopolski, minęła pozostawiając tylko nieznaczne ślady zniszczenia linij kolejowych w tym odcinku walk. Natomiast ogólny stan tych linij pozostawiał wiele do życzenia. Z wyjątkiem dwutorowej magistrali z Piotrowic przez Kraków do Rzeszowa, zbudowanej częściowo z szyn typu „A" o ciężarze 44.35 kg na m. b. szyny, były wszystkie linje z szyn typów lekkich o wadze od 22 do 35 kg. Zużycie szyn i złączy było bardzo znaczne, tak wskutek ograniczenia napraw toru w czasie wojny, jak również z powodu ich długoletniego używania. Podsypka zanieczyszczona ziemią i zachwaszczona i znaczne odstępy podkładów uniemożliwiły zwiększenie nacisku kół na szynę, a zatem nie pozwalały ani na zwiększenie prędkości jazdy, ani na zwiększenie składu pociągów. Nadto niedostateczna długość stacyj wpływała bardzo ujemnie na przelotność linij.

W pierwszych pięciu latach powojennych zmora dewaluacji dławiła wszelkie zamiary naprawy tego stanu linij kolejowych. Musiano roboty kolejowe ograniczyć do utrzymania torów zapewniającego bezpieczeństwo ruchu i do wymiany szyn na tych odcinkach, które mimo wspomnianych napraw przedstawiały stan groźny. Do tego celu użyto zapasy szyn i złączy staroużytecznych, przeprowadzając w okresie 1919 do 1923 r. włącznie 79 km. wymiany wtórnej szyn i tylko 17 km. wymiany ciągłej nowemi szynami o ciężarze 41 kg. na m. b. Dopiero od roku 1924 — równolegle z poprawą sytuacji finansowej i ustaleniem waluty, rozpoczęto systematyczne i planowe usuwanie braków nawierzchni, trwające po dziś dzień i rozdzielone na szereg lat następnych. Usiłowania naprawy biegły w kilku kierunkach, a mianowicie: 1) Wymiany nawierzchni na cięższe typy. 2) Wzmocnienia nawierzchni przez systematyczną wymianę podkładów i zwiększenie ich ilości. 3) Oczyszczenie i uzupełnienie podsypki, jakoteż zwiększenie jej grubości pod podkładami z uwagi na konieczność zastosowania cięższych parowozów. 4) Przeprowadzenie gruntownego remontu linij na dłuższych odcinkach. 5) Zwiększenie przelotności linij przez rozbudowę istniejących stacyj i budowę mijalni.

W wykonaniu pierwszego punktu programu wymieniono w latach od 1924 do 1933 włącznie około 516.5 km. torów przy użyciu nowych szyn i 225 km. przy użyciu szyn starych, uzyskanych z poprzedniej wymiany. W ten sposób przeprowadzono od r. 1919 wymianę ciągłą szyn na 30% i wymianę wtórną na 17% ogólnej ilości linij okręgu, czyli około połowy długości linij posiada obecnie silniejszą nawierzchnię, niż za czasów zaborczych.

Wymianę podkładów ustalono w ten sposób, że rokrocznie zużywa się około 9% ogólnej ilości podkładów na wymianę zużytych, przyczem nieznaczny odsetek z powyższej ilości przypada na zwiększenie ilości podkładów. Do wymiany na od-

POLSKI KAPITAŁ W WALCE Z KAPITAŁEM ZAGRANICZNYM

Jedną z nielicznych placówek przemysłowych na Górnym Śląsku, nieopanowaną przez kapitał zagraniczny, jest **Polska Wytwórnia Sygnałów Kolejowych „Ropag" w Szopienicach.**

To polskie przedsiębiorstwo o polskim kapitale zakładowym nastawiło swą produkcję na współpracę z kolejnictwem, budując wszelkie urządzenia elektryczne jak i mechaniczne służące do zabezpieczenia ruchu pociągów. Fabryka stoi pod względem technicznym na bardzo wysokim poziomie i w dziedzinie swej produkcji rozwiązuje wszelkie zagadnienia z zabezpieczeniem ruchu kolejowego związane.

Przez swoją długoletnią działalność, nie ulegając ciężkiej walce konkurencyjnej z silnym przeciwnikiem zagranicznicznym, podąża przedsiębiorstwo ku dalszemu rozwojowi swoich agend i swego zakresu działania, uniezależniając w ten sposób Państwo od dotychczasowego wyzysku zagranicznego kapitału.

Obecny nowy zarząd dąży do jeszcze większego roszerzenia fabryki jak i jej zasięgu. Zaangażowani przez nowy zarząd fachowcy, jak i przeprowadzona już skuteczna reorganizacja przedsiębiorstwa, daje gwarancję odbiorcom i współpracującym firmom, że wszelkie sprawy tak pod względem technicznym jak i handlowym będą regulowane z najdalej idącą solidnością.

Fabryka ta posiada chlubną kartę przeszłości i zasłużyła się dla Państwa, przez swą działalność w zakresie współpracy z kolejnictwem.

cinkach prostych i w łukach o promieniach większych od 500 m. wbudowuje się podkłady sosnowe nasycone, a w łukach ostrzejszych podkłady dębowe, w ostatnich latach również nasycane. Przy wymianach ciągłych nawierzchni wymienia się prawie zawsze równocześnie podsypkę, zwiększając również jej grubość odpowiednio do obecnych wymogów ruchu i zużywając na ten cel około 1600 m sześ. tłucznia lub żwiru na 1 km. toru. Przy wymianach wtórnych oczyszcza się podsypkę przez przesiewanie i uzupełnia ją ilością 500 do 700 m. sześ. na 1 km. toru. Niezależnie od tego następuje stale uzupełnianie i przesiewanie podsypki przy różnych drobnych naprawach nawierzchni i bieżących wymianach podkładów. Ponadto od roku 1932 zastosowano niszczenie chwastów środkami chemicznemi kosztem około 30.000 zł. rocznie. Dla utrzymania toru w dobrym stanie przez dłuższy okres czasu wykonano od r. 1931 gruntowny remont dłuższych odcinków. Remonty te objęły dotychczas ponad 10% ogólnej długości linij i przyczyniły się w znacznym stopniu do poprawy warunków jazdy i ogólnego wyglądu torów.

Stan rozjazdów, był bezpośrednio po wojnie bardzo zły, gdyż przeważna ich część leżała w torach od budowy dotyczących linij t. j. 30 do 50 lat. Wymianę zużytych rozjazdów w ilości odpowiadającej potrzebie tamował początkowo brak odpowiednich środków finansowych i trudność opracowania odpowiednich typów. Z tych powodów wymieniano do r. 1925 przeciętnie tylko po 20 rozjazdów rocznie. W r. 1926 rozpoczęto planową wymianę rozjazdów i w rezultacie zdołano do końca roku 1933 około 20% ogólnej ilości rozjazdów zastąpić nowymi rozjazdami typów polskich i pruskich, które to typy zastosowano również przy rozbudowach stacyj. Uzyskane stare rozjazdy naprawiono i 217 sztuk wbudowano zpowrotem w tory przeważnie do linij drugorzędnych.

W związku z pracami około naprawy nawierzchni przeprowadzono studja nad organizacją pracy, i jej zasady wprowadzono w czyn z wynikiem dodatnim w postaci znacznego potanienia robót i zwiększenia bezpieczeństwa.

15) Budowa Kolei Kraków—Miechów.

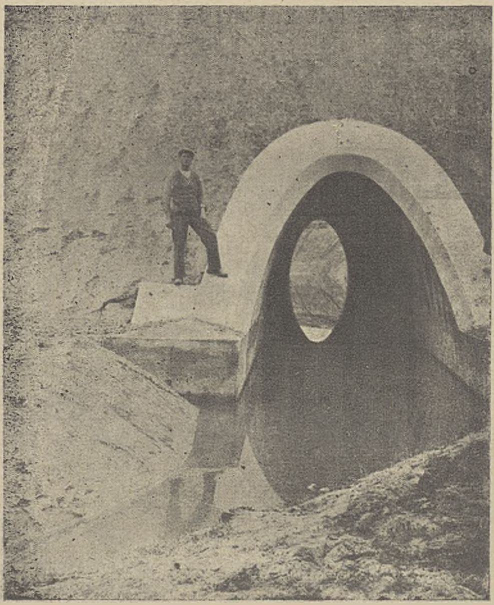
Jedną z najpilniejszych potrzeb w rozwoju sieci kolejowej w Niepodległej Polsce była budowa kolei Kraków—Miechów, która łącznie z odcinkiem Warszawa—Radom stwarza najkrótsze połączenie stolicy Państwa z Krakowem i jego zapleczem, uzdrowiskami górskiemi.

Nowa linja kolejowa prócz skrótu około 50 km w stosunku do istniejącego połączenia z dawną koleją wiedeńską, da ponadto znaczne odciążenie dla istniejących arteryj komunikacyjnych łączących Zagłębie węglowe ze wschodem.

Pozatem kolej Kraków—Miechów ma wielkie znaczenie gospodarcze dla okolic przez które przechodzi, a mianowicie dla bogatej połaci kraju jakiem jest ziemia miechowska, odcięta dotychczas od swej macierzy, jaką dla niej w przeszłości było stołeczne miasto Kraków.

Przez dłuższy okres realizacja budowy tej kolei ze względów finansowych była odkładaną z roku na rok, i dopiero w końcu roku 1931 dzięki niestrudzonym staraniom obecnego Wiceministra Inż. Bobkowskiego, a ówczesnego Dyrektora Kolei Państwowych w Krakowie, sprawa budowy tej kolei przyoblekła realne kształty.

Ustawą z dnia 14. X. 1931r. Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej upoważnił rząd do rozpoczęcia budowy kolei Kraków—Miechów.



Z budowy kolei Kraków—Miechów

Budowa została powierzona przez Ministerstwo Komunikacji Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, według projektu opracowanego przez Biuro Studjów i Projektów przy Ministerstwie Komunikacji.

Trasa tej nowej kolei bierze swój początek w węźle krakowskim między stacją osobową i towarową i początkowo biegnie prawie równolegle do linji Kraków—Kocmyrzów. Na wysokości Kocmyrzowa zawraca ku północy i, przecinając w Sadowiu 16-to metrowej głębokości przekopem wododział rzeki Dłubni i Szreniawy, dochodzi w km 29 do stacji Słomniki. Dalej linja biegnie doliną rzek Szreniawy i Miechówki, do stacji Miechów w km. 42. Od Miechowa trasa przyjmuje ściśle północny kierunek i w km. 52-gim łączy się z istniejącą linją Dęblin—Strzemieszyce.

Trasa kolei przechodzi przez bardzo falisty teren, co powodowało wielką ilość robót ziemnych przy budowie podtorza, które dla tej linji na stosunkowo krótkim 52-kilometrowym odcinku, wynoszą około 4,000.000 metrów sześciennych robót

ziemnych w przekopach i nasypach jak również wymagało budowy około 100 objektów kolejowych o ogólnej kubaturze 28,000 m. sześ. betonów i żelbetonów.

Całkowity koszt budowy tej kolei wynosił około 20.000.000 zł.

Budowa kolei rozpoczęta została w późnej jesieni 1931 roku, jednakże, wobec szczupłych kredytów na ten cel w roku 1931 i 1932, budowa w tych latach zrobiła małe postępy, i dopiero od 1933 roku praca przy budowie po uzyskaniu odpowiednich kredytów szła programowo w takim tempie, że w końcu 1933 roku można było zarządzić otwarcie ruchu tymczasowego.

Jako organ wykonawczy Dyrekcji O. K. P. został utworzony w roku 1933 Oddział Budowy Kolei pod kierownictwem Inż. J. Graffa.



Z budowy kolei Kraków—Miechów

Trudności finansowania budowy kolei Kraków—Miechów zostały pokonane w ten sposób, że część robót jak również dostawa żelaznej nawierzchni wykonywało się na warunkach kredytowych z terminami płatności w 1934—35 i 36 roku.

Pozatem w znacznym stopniu zaangażowany był w budowie kredyt Inwestycyjny Ministerstwa Komunikacji i w mniejszym stopniu kredyt Funduszu Pracy.

Przy budowie kolei znajdowało zatrudnienie około 1600 bezrobotnych przeważnie z Zagłębia węglowego i m. Krakowa oraz Obóz Pracy Nr. 31 składający się ze 115 junaków pod opieką por. Chadzińskiego. Posuwano się w szybkiem tempie, praca została ukończona w listopadzie b. r. i w tym też miesiącu nastąpiło uroczyste otwarcie linji w obecności Pana Prezydenta, Ministra Komunikacji inż. M. Butkiewicza, Ministra WR. i OP. Jędrzejewicza, Dyr. inż. Wołkanowskiego i wielu innych dostojników. Po symbolicznem przecięciu wstęgi przez P. Prezydenta, ruszył z Dworca Krakowskiego pierwszy pociąg przez Miechów i Radom do Warszawy, uwożąc Pierwszego Obywatela, Włodarza Rzeczypospolitej. Powstało jeszcze jedno dzieło wielkie, dzieło potężnej prężności wysiłku polskiego.

16) W służbie mechanicznej.

Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji wprowadzono z dniem 1 stycznia 1926 r. zamiast istniejących 5 głównych parowozowni: Kraków, Kraków—Płaszów, Rzeszów, Dziedzice i Nowy Sącz, trzy Oddziały Mechaniczne z siedzibą w Krakowie, Dziedzicach i Nowym Sączu.

W miarę rozrostu czynności służby trakcji zwiększono ilość Oddziałów Mechanicznych do 4-ch, przyczem do wymienionych Oddziałów Mechanicznych przybył jeszcze Oddział Mechaniczny w Krakowie—Płaszowie.

W miarę zwiększenia się ruchu zachodziła konieczność użycia większych i silniejszych parowozów, a zwłaszcza na linjach górskich i przyspieszenia zarazem czasu jazdy pociągów osobowych.

Do tego celu otrzymała Dyrekcja 13 parowozów serji Os 24, jak również 18 parowozów serji Ok 22, wykonane wszystkie w Pierwszej Polskiej Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie, zaś do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych o obciążeniu do 1600 tonn 22 parowozów serji Ty 23, wykonane w Warszawskiej Spółce Budowy Parowozów.

Konstrukcja tych parowozów pod względem nowoczesnej budowy, a zwłaszcza siły pociągowej, urządzeń cieplikowych, jak również ekonomicznego zużycia paliwa i smarów nie ustępuje w niczem, a nawet przewyższa parowozy zagraniczne.

Dla ruchu na linjach górskich zastosowano w latach 1930—1933 parowozy tendrzaki serji Tkt 1 i Tkt 2, o czterech osiach sprzężowych i o 2 osiach tocznych z każdej strony, które w ilości 29 sztuk otrzymano z Dyrekcji Gdańskiej.

Przez zastosowanie tych parowozów zaoszczędzono dotąd kosztowną trakcję podwójną.

W roku 1933 zamówiło Ministerstwo Komunikacji u firmy Cegielskiej w Poznaniu specjalne dla linij górskich parowozy serji Okz. 32 dla tutejszej Dyrekcji.

Są to parowozy tendrzaki najnowszej budowy, o układzie 5-iu osi sprzężonych i 2 osi tocznych z każdej strony.

Parowozy te odpowiadają wszelkim wymogom nowoczesnej techniki.

W roku 1927 uruchomiono na linji Kraków—Wieliczka pierwszy wagon motorowy, dostarczony



Z budowy kolei Kraków—Miechów

przez firmę Triebwagenbau A. G. w Kilonji w Niemczech.

Wagon ten jest 4-osiowy, posiada 80 miejsc siedzących, napędzany silnikiem benzynowym o mocy 150 KM.

Wagon ten wprowadzono głównie dla unieszkodliwienia prywatnej konkurencji autobusowej na tejże linji, przez co osiągnięto nadzwyczaj do-

datnie wyniki. Prywatny ruch autobusowy, prowadzony 10 autobusami, został w ciągu roku 1928 całkowicie wstrzymany na tejże linji.

Ze względu na powyższe zakupiono dwa lata później drugi taki sam wagon motorowy u tej samej firmy, jako zastępczy.

Zużycie benzyny na 1 km wynosi 0,432 kg oraz smaru 0,038 kg.

W roku 1928 sprowadzono wagon motorowy parowy firmy Clayton z Anglji, który przeznaczono dla linji Tarnów—Szczucin.

Wagon ten jest również 4-osiowy, posiada 65 miejsc, z napędem parowym przy zastosowaniu kotła stojącego o ciśnieniu 19 atm. i 6,5 m kw. powierzchni ogrzewalnej.

W roku 1930 zamówiło Ministerstwo Komunikacji 4 dalsze wagony tego samego typu w firmie Cegielski w Poznaniu.

W roku 1928 zamówiła Kolej Lokalna Kraków—Kocmyrzów jeden wagon motorowy 2-osiowy wraz z przyczepką w firmie Ganz w Budapeszcie. Wagon ten jest napędzany silnikiem benzynowym o mocy 100 KM.

W roku 1933 zakupiła Dyrekcja na polecenie Ministerstwa Komunikacji jeden nowoczesny autobus szynowy w firmie Austro-Daimler w Wiedniu, o napędzie 2 silnikami benzynowemi, posiadający przekładnię hydrauliczną i koła zaopatrzone pneumatykami, biegnącemi w obręczach żelaznych.

Autobus szynowy kursuje 4 razy w tygodniu na linji Kraków—Katowice, zaś w soboty i niedziele na linji Kraków—Zakopane.

Razem posiada Dyrekcja 10 wagonów motorowych.

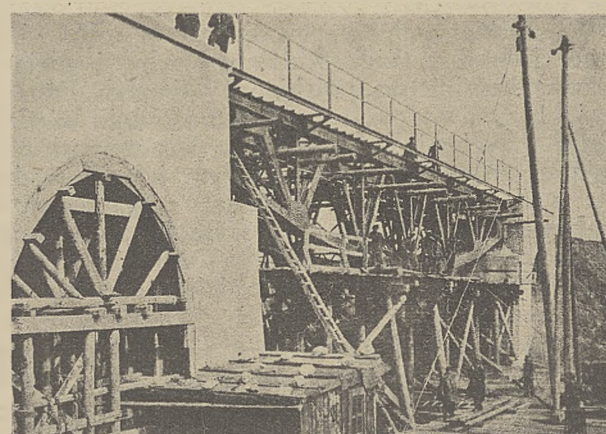
Dążnością Dyrekcji, a w szczególności byłego Dyrektora Kolei, a obecnego Wiceministra Komunikacji, P. Inż. Bobkowskiego, była jak najdalej idąca motoryzacja niektórych linij kolejowych, bądź to celem usprawnienia, bądź też celem zmodernizowania i potanienia ruchu na niektórych linjach kolejowych lokalnych.

W dziedzinie służby warsztatowej starano się istniejące Warsztaty Główne w Nowym Sączu i Tarnowie jak najbardziej rozbudować, zaopatrzyć w najnowsze urządzenia mechaniczne, zaś warsztaty pomocnicze przy parowozowniach dostosować do potrzeb trakcji.

I tak w Warsztatach Głównych w Nowym Sączu, które posiadały starą montownię parowozów na 30 stanowisk, mogącą pomieścić jedynie krótkie i stare typy parowozów, wybudowano w roku 1926 nową żelbetonową montownię parowozów na 20 stanowisk oraz nową przesuwnicę o udźwigu 120 tonn, jak również dwa żórawie przesuwalne o udźwigu 80 tonn każdy.

W tej to montowni można pomieścić i naprawić wszelkie typy parowozów, bez względu na ich wielkość i wagę.

Stosownie do tego rozszerzono również i kotlarnię na 10 stanowisk i wybudowano w pośrodku warsztatów nową elektrownię, dla której zakupiono 3 silniki Dieselowskie, z tych dwa o mocy 750 KM każdy dla siły i jeden o mocy 150 KM dla światła.



Z budowy kolei Kraków—Miechów

W związku z rozbudową przystosowano warsztaty do nowoczesnych zasad naukowej organizacji pracy, wprowadzając na wzór zachodu odpowiednie ulepszenia w naprawie głównej parowozów i wagonów osobowych.

Warsztaty zatrudniają ok. 1500 robotników i wykonały w roku budżetowym 1928—29 przeciętnie 90 napraw głównych parowozów, oraz 131 napraw głównych, 200 napraw średnich, 711 rewizji wagonów osobowych, jak również 63 napraw głównych i 131 rewizji wagonów towarowych. Pozatem wykonują wiele robót dla innych gałęzi służby, jak drogowej, zasobowej i t. p.

Warsztaty Główne w Tarnowie rozpoczęto budować podczas wojny światowej, a po objęciu ich przez Polskę w roku 1918 stały jedynie nagie mury, które musiano ukończyć i całkowicie zaopatrzyć w urządzenia mechaniczne.

Od roku 1918 do 1923 wykończono stopniowo warsztaty i przystosowano głównie do napraw wagonów towarowych.

Warsztaty wyposażono w jedną przesuwnicę zewnętrzną na 30 m szerokości i dwie przesuwnice wewnętrzne po 25 m szerokości.

Dla stolarni mechanicznej zakupiono nowoczesne obrabiarki do obróbki drzewa, zaopatrzone w mechaniczny wyciąg wiór i odpadków drzewnych, które zapomocą olbrzymiego ekshaustora odprowadza się podziemnemi kanałami wprost do kotłowni, gdzie ślimakowym transporterem wprowadza się je do kotłów.

Hala montażowa i obrabiarek o wielkości około 12000 m kw., w których można pomieścić ok. 200 wagonów, jest nowocześnie urządzona, zaopatrzona w 25 ogrzewnic parowo-powietrznych, doprowadzające w zimie gorące powietrze, zaś w lecie świeże powietrze z ponad dachu.

Rozmieszczenie poszczególnych budynków warsztatowych jest bardzo korzystne, całkowicie nowoczesne i niezagrażające bezpieczeństwu pożarowemu.

Elektrownia własna posiada 3 kotły systemu Garbe po 200 m kw. powierzchni ogrzewalnej każdy i 2 maszyny parowe po 200 KM.

W roku 1933 wstrzymano elektrownię własną, gdyż warsztaty pobierają prąd z pobliskich Mościc po stosunkowo taniej cenie.

Warsztaty zatrudniają ok. 800 robotników i wykonały w roku budżetowym 1928-29 — 3000 napraw głównych, 1600 rewizji i 8000 napraw bieżących wagonów towarowych.

W służbie ruchu sprowadzono w roku 1931 w Dyrekcji krakowskiej Oddziały Ruchu, istniejące od zarania kolejnictwa polskiego w innych Dyrekcjach, jako ogniwo organizacyjne pośrednie między Dyrekcją a stacjami. Oddziały te mające początkowo za zadanie tylko kierowanie ruchem i bezpośredni nadzór nad jego bezpieczeństwem zorganizowano w Krakowie, Dziedzicach i Nowym Sączu i przekształcono od 1 kwietnia 1934 w Oddziały Ruchowo-Handlowe o pełnym zakresie działania w służbie ruchu i przewozów.

W ruchu pasażerskim może się Dyrekcja poszczycić znacznemi ulepszeniami w rozkładzie jazdy pociągów pospiesznych i osobowych, zwłaszcza w ostatniem czteroleciu. Ulepszenia te polegają przedewszystkiem na bardzo znacznem skróceniu czasów jazdy i postoju. Dla ilustracji wystarczy podać, że gdy w roku 1921 przejazd do Zakopanego pociągiem pospiesznym trwał 6 godzin, dziś trwa 3 godz. 52 min., autobusem szynowym zaledwie 2 godz. 44 min., pociągiem osobowym trwał w roku 1921 — 8 godzin, dziś 5 i pół godz., do Krynicy w roku 1921 pociągiem pospiesznym — 7 godz. 45 min., dziś 4 godz. 50 min., pociągiem osobowym 9 i pół godz., dziś 7 i pół godz., do Katowic w roku 1921 pociągiem pospiesznym — 2 godz., dziś 1 godz. 15 min., a autobusem szynowym nawet tylko 1 godz., do Bielska w roku 1921 pociągiem pospiesznym — 3 godz., dziś 2 godziny, do Rzeszowa pociągiem pospiesznym — 3 godz., dziś 2 i 15 min.

Ponieważ Dyrekcja krakowska, już to ze względu na charakter górski wielu linij, jużto ze względu na zbyt oszczędnościowe ich założenie nie mogła podołać wzmagającemu się zapotrzebowaniu na szybką i częstą komunikację, ruch autobusowy na gościńcach do najbliższych miejscowości, miejsc kąpielowych i letnisk począł się wzmagać i stawać konkurentem kolei. Dyrekcja krakowska zrozumiawszy tę sytuację, rozpoczęła akcję zmierzającą do prowadzenia i rozwinięcia ruchu wagonów motorowych. Ruch takich wagonów na linjach Dyrekcji krakowskiej, osiągnął bardzo korzystne rezultaty. Wagony motorowe kursują zwłaszcza w komunikacji podmiejskiej z Krakowa do Wieliczki, Kocmyrzowa, Katowic i Zakopanego (wspomniany autobus szynowy), z Tarnowa do Szczucina, z Trzebini do Chrzanowa, z Chrzanowa do Jaworzna, z Dębicy do

Tarnobrzegu itd. Wagony motorowe ożywiły ruch pasażerski na linjach Dyrekcji krakowskiej i stały się poważnym konkurentem autobusu.

W ruchu towarowym również zwłaszcza ostatnie czterolecie wykazuje doskonalenie organizacji przewozu tak ładunków drobnicowych jak i całowagonowych. Począwszy od roku 1931 dokonała się zasadnicza zmiana w sposobie przewożenia przesyłek drobnych. Czynnikiem, który wpłynął na Dyrekcję krakowską i który zmusił ją do przeprowadzenia daleko idących zmian w sposobie przewożenia przesyłek drobnych była wzmagająca się z każdym dniem konkurencja automobilowa. Samochód jako środek transportowo-komunikacyjny, okazał się bowiem w wielu wypadkach korzystniejszy od kolei nietylko ze względu na większą szybkość przewozu przesyłek drobnych, ale także z tego względu, że mógł docierać do mieszkania klienta i obsługiwać go bezpośrednio. Dyrekcja krakowska jako jedna z pierwszych wprowadziła pociągi drobnicowe lekkiego typu, które złożone zaledwie z kilku wagonów, biegną ze znaczną stosunkowo szybkością (do 60 km godz.) i nadane w ciągu dnia przesyłki drobne rozwożą w ciągu nocy na odległość do 200 km.

Punktem centralnym wyjścia pociągów drobnicowych jest stacja Kraków, skąd rozchodzą się linje tych pociągów na zachód do Katowic, Bielska i Cieszyna, na południe do Zakopanego i na wschód do Rzeszowa z odnogą w Tarnowie do Krynicy. Pociągi drobnicowe lekkiego typu umożliwiają prócz szybkiej dostawy także i jej terminowość i gwarantują bezpieczeństwo przewożonych przesyłek. Czas trwania przewozu przesyłek drobnych w wagonach kursowych pociągami zbiorowemi w roku 1930 na odległości od 100—300 km waha się od 17 do 65 godzin, zaś w roku 1932, gdy przewóz drobnicy uskuteczniano lekkiemi pociągami towarowemi w tych samych odległościach od 10—15 godzin. Dla ilustracji wystarczy podać, że gdy w roku 1930 przewóz drobnicy z Krakowa do Zakopanego (tj. na odległość 144 km) trwał 40 i pół godz., dzisiaj trwa 10 godzin, z Krakowa do Cieszyna (tj. na odległość 135 km) w r. 1930 — 17 godzin, dzisiaj 10 godzin.

Również przewóz przesyłek całowagonowych doznał znacznej poprawy przez przyspieszenie ich przewozu, w następstwie odpowiedniego ułożenia rozkładów jazdy pociągów ruchu towarowego, w szczególności zaś zorganizowanie szeregu pociągów dalekobieżnych, umożliwiających bezpośredni przewóz ładunków na znaczne odległości bez przerabiania, a w związku z tem i przetrzymywanie ich, na stacjach rozrządowych. Dla ilustracji wystarczy podać, że gdy przed rokiem 1931 przewóz przesyłek całowagonowych trwał w Dyrekcji krakowskiej na odległość 200 km — średnio 30 godzin, dzisiaj trwa 16 godzin. Także i dla ruchu towarowego w komunikacji międzynarodowej uzyskano szereg udogodnień przez przyspieszenie przewozu ładunków eksportowanych z Dyrekcji krakowskiej i tranzytujących przez tę Dyrekcję.

Naukową organizację pracy stosuje Dyrekcja krakowska od roku 1931 we wszystkich dziedzinach służby ruchu. Przeprowadza się badania pracy stacyj rozrządowych i jej racjonalizację, która dała bardzo korzystne wyniki objawiające się w znacznem zaoszczędzeniu wydatków eksploatacyjnych. W znacznej mierze należy przypisać przeprowadzonej racjonalizacji pracy obniżenie kosztów przewozów, na skutek lepszego wykorzystania pociągów ruchu towarowego, dostosowywania składów pociągów pasażerskich do ich zaludnienia, lepszego wykorzystania personelu stacyjnego i konduktorskiego itd.

Równocześnie z działalnością Dyrekcji w jej właściwym kierunku fachowym rozwija się też pod jej kierownictwem akcja na polu społecznem. Zrozumienie konieczności wychowania młodzieży zdrowej, społecznie i państwowo myślącej jest duże wśród pracowników okręgu krakowskiego i doprowadziło w ostatnich latach do stosunkowo pomyślnych wyników.

Zrozumienie wychowania dla Polski zdrowej młodzieży istniało już między pracownikami za czasów zaborczych, z inicjatywy ówczesnego Wicedyrektora Kolei Państw. śp. Inż. Wł. Bielańskiego powstaje „Fundusz Kolonji Wakacyjnych", który zakupił parcelę w Węgierskiej Górce pod Żywcem i wybudował pawilony dla pomieszczenia około 150 dzieci pracowników okręgu krakowskiego, potrzebujących wypoczynku na świeżem powietrzu, a nie mających na ten cel środków finansowych.

Długotrwała wojna przerwała oczywiście pracę na tem polu; po wojnie jednak w niepodległej już Polsce praca społeczna w okręgu krakowskim silnie się rozwinęła. — I tak w r. 1925 obok „Funduszu Kolonji Wakacyjnych" powstaje drugie stow. „Komitet Humanitarny" założony przez ówczesnego Dyrektora Kolei Inż. K. Barwicza. Stowarzyszenie to stawia sobie cel niesienia pomocy sierotom po kolejarzach, buduje równocześnie dom wypoczynkowy w Krynicy dla rodzin potrzebujących leczenia klimatycznego.

Kiedy z końcem roku 1930 stanął na czele Dyrekcji krakowskiej Inż. A. Bobkowski, działalność społeczna w okręgu Kolei krakowskiej weszła na nowe szersze tory. — Inż. A. Bobkowski zespolił wszystkie stowarzyszenia w jedno pod nazwą „Sa-

mopomoc Humanitarna Kolejowców Okręgu Dyrekcji K. P. w Krakowie", a scalając wkładki członkowskie i wciągając do Stowarzyszenia szerokie rzesze pracowników, podniósł to stowarzyszenie finansowo do tego stopnia, że uzyskał 300.000 zł. rocznego dochodu. Mogąc dysponować taką kwotą stowarzyszenie rozszerzyło działalność swoją, niosąc pomoc biednym pracownikom, wdowom i sierotom, pomnażając równocześnie przejęty od poprzednich stowarzyszeń majątek.

Działalność „Samopomocy Humanitarnej" w ostatnich trzech latach przedstawia się następująco: Kolonję w Węgierskiej Górce rozbudowano w ten sposób, że mogła tam znaleść pomieszczenie podwójna ilość dzieci t. j. 300. Korzystało z niej 300 dziewcząt przez jeden miesiąc i 300 chłopców przez drugi miesiąc wakacyjny, przyczem około połowę dzieci umieszczono w tak zwanych szałasach mających trzy ściany otwarte, a tylko w czasie deszczu lub wiatru przysłanianych nieprzemakalnem płótnem; w jednym takim szałasie mieści się 10 do 12 dzieci starszych. Istniejącą werandę na kolonji przygotowano też odpowiednio, aby mogła służyć jako jadalnia i miejsce rozrywkowe w czasie słotnym. Rozszerzono kuchnie, piwnice i urządzono prysznice.

Przejęty od Komitetu Humanitarnego dom zdrowia w Krynicy mający 30 pokoi wyposażono w lepszy inwentarz i zniżono wydatnie w nim koszta utrzymania. Ponieważ zachodzi potrzeba większej ilości pokoi, a położenie domu tego nie pozwala na rozbudowę, Zarząd ma zamiar w najbliższej przyszłości zakupić bliżej łazienek większą willę.

Dzięki niewyczerpanej inicjatywie Inż. A. Bobkowskiego zakupiono na wiosnę 1933 r. w Rabce willę o 20 pokojach dla pomieszczenia mniejszych dzieci wymagających leczenia klimatycznego jakie daje Rabka. Willę tę urządzono nowocześnie tak, że służyć może za wzór podobnym willom w zakładach rabczańskich. W jesieni tego samego roku dokupiono od sąsiadów gruntu, na którym projektuje się budowę wzorowo urządzonego zakładu „Raju Dziecięcego". W zakładzie tym przebywałyby cały rok dzieci potrzebujące leczenia przyczem równocześnie korzystałyby z nauki szkolnej.

Poza opieką nad zdrowiem młodzieży „Samopomoc Humanitarna" udziela corocznie kilku tysiącom wdów po pracownikach kolejowych zapomóg w kwocie łącznej od 60 tys. do 80 tys. złotych, a różnym instytucjom w okręgu Dyrekcji krakowskiej wychowującym sieroty przyznaje rocznie około 8000 zł.

W ostatnim roku „Samopomoc" udzieliła zapomóg na zakupno książek szkolnych, przeznaczając na ten cel 10.000 zł. i stypendjów dla uczniów szkół wyższych i średnich, przyznając 82 stypendja w łącznej kwocie 20.400 zł.

Do akcji humanitarnej „Samopomocy" dodać należy jeszcze „Gwiazdkę" urządzaną wspólnie z „Rodziną Kolejową". W r. 1933 obdzielono 2.866 dzieci zakupując dla nich 2.500 m. sukna, 5.500 m. płótna i 1 200 par bucików, razem za kwotę 36.000 zł.

Celem zaopatrywania członków swoich w przedmioty pierwszej potrzeby po możliwie niskich cenach w sposób ratalny weszła „Samopomoc" w połowie roku 1933 w kontakt z fabrykami sukna,

płótna i obuwia i z kopalniami węgla Zagłębia krakowskiego i śląskiego. Samopomoc zakupuje towary za gotówkę, a sprzedaje członkom w bardzo dogodnych ratach. Z kupna ratalnego materjałów korzystało w półroczu około 600 członków na kwotę 89.000 zł., zaś z kupna węgla 3.600 członków na kwotę 172.000 zł.

Dzięki inicjatywie Dyrektora Kolei Inż. A. Bobkowskiego pracownicy kolejowi okręgu krakowskiego w roku 1932 łączą się w stowarzyszenie „Rodzina Kolejowa" w Krakowie, której celem jest organizowanie i prowadzenie przedszkoli, kolonji i półkolonji, akcji dożywiania dzieci najbiedniejszych, udzielanie pomocy i porady matkom, popieranie orkiestr, chórów, bibljotek i czytelni, zespołów dramatycznych, urządzanie odczytów i kursów z różnych dziedzin gospodarstwa domowego oraz współpraca i finansowe popieranie wychowania fizycznego.

Zarząd okręgowy „Rodziny Kolejowej" przeznaczał 50% składek członkowskich do dyspozycji 22 kół mających swe siedziby w większych stacjach okręgu Dyr. krakowskiej, Koła zaś „Samopomocy" opinjowały tylko o potrzebach członków zgrupowanych w Kołach do Zarządu Gł. w Krakowie, który zarządzał wszystkiemi zasobami finansowemi. Oddanie połowy wpływów pieniężnych Kołom „Rodziny Kolejowej" spowodowało konieczność czynnej pracy członków i przyczyniło się bardzo do większego jeszcze wyrobienia społecznego wśród pracowników kolejowych.

Żywa działalność „Rodziny Kolejowej" uwydatniła się w kierunku wychowania przedszkolnego, dożywiania i wychowania fizycznego młodzieży, organizując i utrzymując w okręgu 13 przedszkoli poruczonych opiece „Sekcji Kobiet" z P. Dr. W. Bobkowską na czele, która nadała odpowiedni kierunek pracy społecznej żonie pracownika kolejowego. Opiece kobiet poruczona była też akcja półkolonji, kursy z gospodarstwa domowego, życie towarzyskie i bibljoteki.

Drugim poważnym działem w „Rodzinie" to opieka nad młodzieżą zgrupowaną w harcerstwie. Na czele tej akcji stanął ówczesny Wicedyrektor potem Dyrektor kolei w Krakowie, równocześnie Przewodniczący „Samopomocy Humanitarnej", a obecny Dyrektor Departamentu Mechanicznego i Zasobów w Ministerstwie Komunikacji w Warszawie P. Inż. M. Stodolski. Sekcja ta w uzgodnieniu ze Związkiem Harcerstwa Polskiego obejmuje opiekę moralną i finansową nad drużynami harcerskiemi stworzonemi z dzieci pracowników kolejowych i rozwijając czynną akcję, zgrupowała u siebie 1814 dzieci w 39 drużynach harcerskich i 27 gromadach zuchów męskich i żeńskich, otworzyla 14 świetlic harcerskich, wzięła udział w sztafecie kajakowej Śląsk—Gdynia w liczbie 2 drużyn żeglarskich i wysłała 1 drużynę na Zjazd międzynarodowy do Gödöllö.

Trzecią grupę w „Rodzinie" tworzyło dożywianie dzieci najbiedniejszych pracowników kolejowych. W tym dziale stworzono albo samodzielne placówki pod opieką Kół albo subwencjonowano w tym celu Komitety Rodzicielskie w szkołach pracujące wówczas wspólnie z Kołami „Rodziny".

Wreszcie „Sekcja Lekarsko-społeczna" w „Rodzinie Kolejowej" dzielnie pomagała „Rodzinie i Samopomocy" badając i lecząc dzieci wysyłane na kolonje i do obozów harcerskich.

Wydatki, w kwocie około 120.000 zł. rocznie związane z celami „Rodziny Kolejowej" pokrywano ze składek członków w sumie około 60.000 zł. z innych dochodów „Rodziny" w kwocie około 20.000 zł. i z subwencji Ministerstwa Komunikacji, które oceniając działalność „Rodziny Kolejowej" przeznaczało rocznie około 40.000 zł. na dożywianie, przedszkola, kolonje i półkolonje i gwiazdkę.

Z wiosną 1934 r. istniejąca osobno Samopomoc Humanitarna i Rodzina Kolejowa przeszły w Stowarzyszenie zarejestrowane Rodziny Kolejowej w myśl odezwy Pana Ministra Komunikacji do pracowników kolejowych z dnia 20. IV. 1934 r.

Rodzina Kolejowa ma na celu zająć się pracą społeczną t. j. opieką nad zdrowiem kolejarza i jego rodziny (Domy Zdrowia, kolonje dla dzieci, dożywianie).

Rodzina Kolejowa jest podzielona na koła i zarządy okręgowe z Zarządem Głównym na czele. Korzyść należenia do Rodziny Kolejowej będą mieli członkowie z tej przyczyny iż domy zdrowia, kolonje dla dzieci i domy wypoczynkowe będą udostępnione wszystkim kolejarzom jednakowo, akcja dożywiania dzieci a także pomoc dla wdów i sierót winna stanowić też poważną troskę Rodziny Kolejowej.

Tak więc członkowie Rodziny Kolejowej i ich najbliżsi muszą znaleść opiekę i pomoc jaką daje duża organizacja stworzona dla nich i przez nich dla wspólnego dobra.

Tak więc jak widać z powyższego, dzięki inicjatywie i pracy przełożonych a zrozumieniu i współpracy niemal wszystkich pracowników kolejowych okręgu krakowskiego praca społeczna w tym okręgu przewyższa rozmiary zwyczajne, przyczyniając się też niezwyczajnie ku chwale i pożytkowi naszej Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

Nowy etap w drodze do zaopatrzenia
polskiego kolejnictwa w wyroby krajowe.

Jedną z naczelnych placówek polskiego przemysłu gumowego, pokrywającą w wysokiej mierze zapotrzebowanie krajowe, ze szczególnem uwzględnieniem polskiego kolejnictwa jest Fabr. Wyrobów Gumowych „Wolbrom" w Wolbromiu. Zakłady położone obok stacji obejmują przestrzeń około 60.000 m. kwadr. z czego na zabudowania fabryczne przypada obszar przeszło 18.000 m. kwadr. Przedsiębiorstwo założone w 1912 r. zdobyło sobie poważną i silną pozycję w przemyśle gumowym, przez swą solidność, oraz doskonałą jakość produktów — szczególniej obecnie — przy najbardziej nowoczesnych urządzeniach techniczych wchodzących w zakres jego działania. Dowodem wspaniałego rozwoju przedsiębiorstwa jest liczba zatrudnionych obecnie pracowników, przechodząca cyfrę 1.000 — z pewnemi przewidywaniami powiększenia tej cyfry przy tak postępującym rozwoju. Produkcja nastawiona jest w pierwszym rzędzie na zapotrzebowanie polskiego kolejnictwa. Fabryka dostarcza dla kolejnictwa polskiego:

Węże wszelkiego rodzaju, jak do hamulców systemu Hardyego i Westinghousa, do tendrów, do młotów pneumatycznych, do polewania węgla, do przemywania kotłów, ssąco-spiralne, do parowego ogrzewania, do przemywania wagonów, płyty z przekładkami i bez, klapy wszelkiego rodzaju, wszelkie artykuły formowe, jak krążki gumowe do hamulców Westinghousa i Hardyego, pierścienie do cylindrów hamulcowych typu Hardyego oraz wszelkie inne krążki do hamulców, krążki do szkieł wodowskazowych, lejki i mufki, pozatem sznury wszelkiego rodzaju, pasy do prądowni wagonowych, płyty azbestowo-gumowe „Wolbromit" i „Kongs-Eagle".

Terenem zbytu jest obecnie wyłącznie rynek krajowy, którego zapotrzebowanie stale wzrasta wymagając tem samem systematycznej rozbudowy przedsiębiorstwa i stałego powiększenia takowego.

Celem zapewnienia przedsiębiorstwu równomiernego rozwoju i rozszerzania się, dąży zarząd do rozbudowy zakładu i do podniesienia stanu produkcji tak pod względem jakości jak i ilości.

Na całym terenie Rzeczypospolitej posiada przedsiębiorstwo przedstawicielstwa i składy fabryczne w Warszawie, Poznaniu, Lwowie, Łodzi, Krakowie, Katowicach, Sosnowcu, Gdańsku i Gdyni.

Eksponaty fabryki wystawiane były z powodzeniem na targach krajowych i zagranicznych, a fabryka odznaczona została kilkakrotnie jak np. na Międzynarodowej Wystawie Sanitarnej Ministerstwa Spraw Wojskowych w Warszawie, złotym medalem.

Na czele przedsiębiorstwa stoi sprężysta Rada Nadzorcza z p. Fritzem Westen jako prezesem, pp. Karolem Hermannem Westen, Dyr. Aleksandrem Chabertem, prof. Dr. Edmundem Tropką i Dyr. Wilhelmem Witte.

Centrala i Biura Sprzedaży mieszczą się w Wolbromiu — telefony 5—15 adres telegraficzny „Guma". Rachunki bieżące: Bank Polski — Sosnowiec, Bank Gospodarstwa Krajowego — Katowice. P. K. O. Warszawa 101.285 — Katowice 302.731.

Oszczędne spalanie węgla w lokomotywach kolejowych

przy pomocy automatycznego przyrządu „PYRAM"

Koszt węgla spalonego w paleniskach lokomotyw stanowi jedną z większych pozycji w budżecie utrzymania kolei, przeto wszelkie usiłowania, zdążające do zmniejszenia tej pozycji muszą być uznane za uzasadnione, a uwieńczone powodzeniem, sowicie opłacają poniesione koszty i nakłady.

Przed 30 laty zastosowano w paleniskach lokomotyw sklepienia z cegły ogniotrwałej, zadowolniono się osiągniętemi wówczas znacznemi rezultatami i podczas gdy inne części składowe lokomotywy uległy w przeciągu tego czasu udoskonaleniu i nieraz zdumiewającemu rozwojowi, to palenisko niejako uznane za niezdolne do dalszego rozwoju i udoskonalenia, zostało najbardziej z pomiędzy innych części lokomotywy zaniedbane. Sprawa należytego wyzyskania opału uzależniona została od umiejętności palacza. Już jednak sam układ paleniska wynikający ze specjalnych warunków ustroju lokomotywy nie pozwala palaczowi całkowicie opanować zjawisk zachodzących podczas spalania opału.

Przyrząd automatyczny P y r a m jest udatnym wysiłkiem opanowania zjawisk zachodzących w palenisku na podstawie ich dokładnej analizy, oraz doświadczenia zdobytego przez szereg lat jego pracy na lokomotywach kolei zachodnio-europejskich. Straty powstające w lokomotywie skutkiem niezupełnego spalania opału, oraz skutkiem zbyt wysokiej temperatury spalin uchodzących przez komin, dochodzą do 30% wartości cieplnej opału. Przyrząd automatyczny P y r a m przez pomysłowy i szczęśliwy układ aparatury skutecznie właśnie te straty zmniejsza. Aparatura przyrządu obejmuje drzwi paleniskowe, palenisko i dymnicę. Zadaniem przyrządu jest doprowadzenie do paleniska koniecznej tylko do spalenia opału ilości powietrza, należyte zmieszanie powietrza z gazami wytworzonemi z węgla dla osiągnięcia bardziej dokładnego spalenia, oraz skierowanie gorących gazów spalinowych na ścianki paleniska, celem ułatwienia wymiany ciepła pomiędzy spalinami i ścianami. W tym celu zastosowano wdmuchiwanie pary do paleniska przez specjalną dyszę, która stwarza wewnątrz paleniska parową przegrodę w kształcie ostrosłupa z wierzchołkiem umieszczonym ponad drzwiami paleniskowemi. Przegroda parowa umieszczona jest celowo na przedłużeniu ceglanego sklepienia i stanowi niejako jego uzupełnienie. Przegroda parowa jest w znacznym stopniu nieprzenikliwa dla gazów będących w ruchu pod wpływem ciągu lokomotywy.

Powietrze wtórne wprowadzone przez drzwiczki poniżej przegrody parowej zostaje zmuszone do obrania dłuższej drogi wewnątrz ostrosłupa i dostaje się pod sklepienie ceglane, nie mogąc przedostać się przez przegrodę parową krótszą drogą bezpośrednio do rurek żarowych kotła, jednocześnie gazy zostają energicznie zmieszane z powietrzem i następuje dokładniejsze ich spalenie, spaliny zaś wypchnięte przez ostrosłup pary skierowane zostają na ściany paleniska i tu następuje energiczna wymiana ciepła pomiędzy gazami a ścianami paleniska.

Jednym słowem przez wdmuchiwanie pary w sposób swoisty do paleniska zostają w nim stworzone najbardziej korzystne warunki do zupełniejszego spalania opału i ułatwionej wymiany ciepła.

Drzwi paleniskowe zaopatrzone są w urządzenie do regulacji wpływu powietrza wtórnego w ilości tylko niezbędnej, umieszczony zaś w dymnicy system przegród dzieli ją na trzy komory, działanie których odpowiada działaniu powietrzników ssących: ciąg mianowicie wytworzony przez parę odlotową w sposób gwałtowny, niejako skaczący, zostaje przetworzony na bardziej wyrównany i stały. W wyniku automatyczny przyrząd P y r a m, dając dokładniejsze spalanie opału i ułatwiając wymianę ciepła, zwiększa wyzyskanie opału i skutek użyteczny kotła. W palenisku następuje przytem wzrost temperatury i równocześnie obniżenie jej u spalin uchodzących przez komin; wzrasta również zawartość dwutlenku węgla w spalinach, wreszcie usunięte zostaje dymienie i iskrzenie z komina.

Oprócz lepszego wyzyskania opału, i co zatem idzie, zmniejszenia spalanej jego ilości, zostają osiągnięte dalsze korzyści, n. p.: zaoszczędzenie kosztów naprawy i wymiany rur żarowych, które dzięki równomierniejszemu rozkładowi temperatury w palenisku, mniej są narażone na lokalne uszkodzenia, mniejsze zniszczenie spotykane zazwyczaj w dymnicach skutkiem zbierania się znacznej ilości iskier i lotnego popiołu i t. p.

Zaletą automatycznego przyrządu Pyram jest jego zupełnie automatyczne działanie, nie obciążające obsługi lokomotywy żadną dodatkową czynnością. Przyrząd złączony jest mechanicznie z drzwiami paleniska i dźwignią regulatora i działanie jego jest całkowicie uzależnione od każdorazowej czynności zasypywania opału i od położenia regulatora lokomotywy.

Doświadczenia dokonane nad ostatnim modelem automatycznego przyrządu Pyram, zarówno na stacji badawczej jak też i na lokomotywie, podczas zwykłej jej pracy, wykazały, że przyrząd ten w zupełności odpowiada stawianym mu wymaganiom.

Oszczędności osiągnięte przy pomocy tego przyrządu stwierdzone zostały w wysokości 8-miu do 14-tu procent w zależności od gatunku spalanego węgla.

Jak się dowiadujemy, lokomotywy Polskich Kolei Państwowych mają być zaopatrzone w najnowszy typ automatycznego przyrządu Pyram, który, jak można przewidywać na podstawie powyżej przytoczonych danych, zamortyzuje się w ciągu krótkiego czasu.

Co „Nowy Ustrój" przyniósł dotychczas swoim Czytelnikom

Oddając w ręce Czytelników pierwszy numer naszego wydawnictwa w lipcu b. r. — staraliśmy się nietylko przedstawić zasadniczą linję ideową Legjonu Młodych członkom naszego Ruchu— ale również w ogólnym zarysie zapoznać ogół społeczeństwa z programem i pracami dokonanemi.

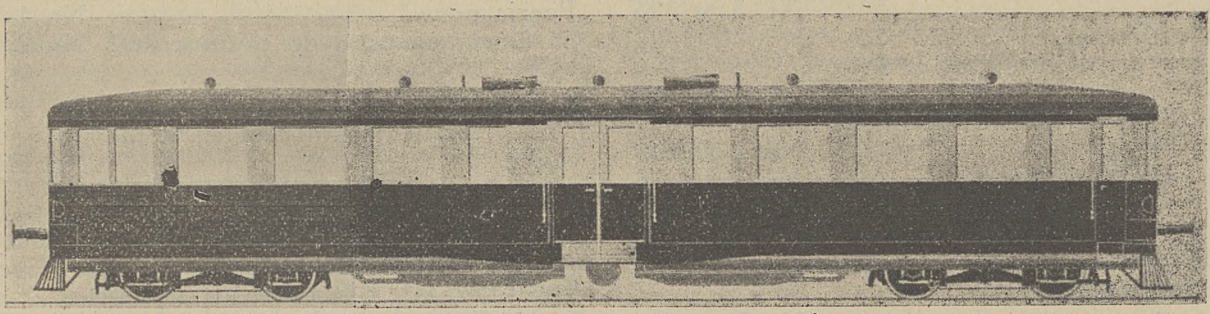
Pragnąc obok zadań czysto organizacyjnych spełnić zadanie propagandowe przyjęliśmy układ, który te dwa cele starał się spełnić. — Intencją naszą było rozszerzyć jak najbardziej koło osób, które nietylko z nami sympatyzują, ale biorą w naszym Ruchu żywy udział. Po części udało nam się to osiągnąć.

Miesięcznik nasz spotkał się z żywym oddźwiękiem wśród szerokich warstw społeczeństwa. Widać to chociażby z dnia na dzień powiększającej się ilości naszych Prenumeratorów, oraz liczby listów z wyrazami uznania nadsyłanych pod adresem Redakcji. Mamy nadzieję, że z Nowym Rokiem napływ Sympatyków naszego pisma będzie jeszcze intenzywniejszy.

Zestawienie półrocznej pracy redakcyjnej pozwala Czytelnikom zorjentować się w całokształtcie osiągniętych wyników, a zarazem ułatwi orjentację w tym dość bogatym materjale treściowym. — Przeszło 100 artykułów — w opracowaniu 40 blisko autorów starało się ująć najpoważniejsze zagadnienia naszego Ruchu. — Artykuły te zestawione według autorów przedstawiają się następująco:

Na pierwszym etapie motoryzacji Polskich Kolei Państwowych

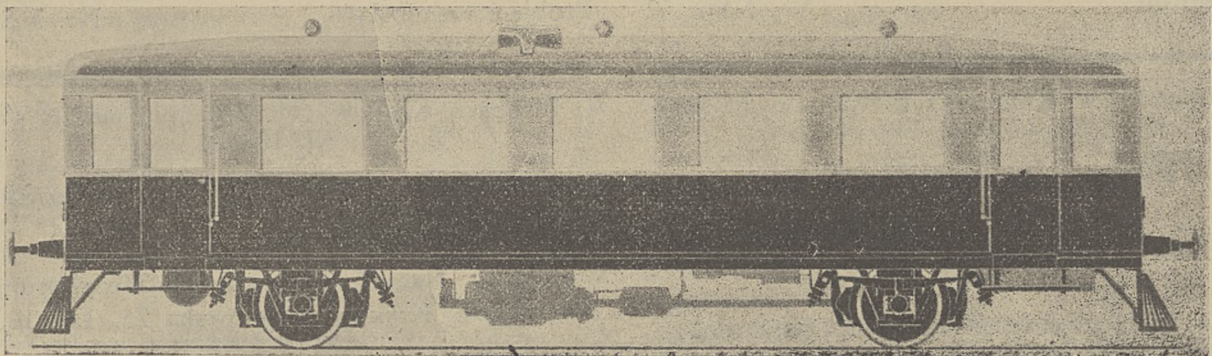
Polskie Koleje Państwowe w poszukiwaniu nowych dróg rozwiązania kryzysu na kolejach, spowodowanego spadkiem frekwencji ruchu pasażerskiego, skierowały swoje wysiłki w kierunku szerszego zastosowania wagonów motorowych. Szybkość tych wagonów, łatwość obsługi i niskie koszty eksploatacji wpłynęły decydująco na realizację zamierzeń.



Wagon motorowy 4-osiowy turystyczny

Największa w Polsce fabryka wagonów „Lilpop, Rau i Loewenstein" Sp. Akc., doceniając zdawna rolę, jaką odegrają wagony motorowe, przystąpiła jeszcze w 1928 r. do studjów nad temi wagonami i już w 1929 r. oddała do ruchu Polskim Kolejom Państwowym pierwszy wagon z silnikiem parowym angielskiej marki "Sentinel„.

Wagon dotychczas jest eksploatowany przez P. K. P., spełniając dobrze powierzone mu zadanie.



Wagon motorowy 2-osiowy

Różnorodność celów, dla jakich wagony te miały służyć, a więc zarówno do ruchu na równych słabszych torach, jak i na szlakach górskich, wymagała wszechstronnego przeprowadzenia studjów teoretycznych i praktycznych.

Dopiero w roku bieżącym Spółka „Lilpop, Rau i Loewenstein" dostarczyla kolejom 3 próbne wagony, zaopatrzone w silniki produkcji całkowicie krajowej.

Dwa z tych wagonów są to wagony 4-osiowe, z których jeden zaopatrzony jest w 2 silniki 100-konne, wykonane przez Państwowe Zakłady Inżynierji na podstawie licencji Saurer, drugi w jeden silnik 175-konny syst. Ebermana, zbudowany przez Warszawską Spółkę Budowy Parowozów. Trzeci wagon 2-osiowy, jest typu lekkiego dla linij drugorzędnych z jednym motorem.

Wszystkie 3 typy wagonów zbudowane zostały dla różnorodnych celów, a mianowicie:

I. Wagon 4-osiowy turystyczny przeznaczony jest dla szlaków podgórskich. Wobec wielkiej ilości łuków na tych torach, budowa wagonu jest niska, a to w celu obniżenia punktu ciężkości i zwiększenia tem samem adhezji wagonów do torów. Wejście do wagonu umieszczone zostało pośrodku pudła. W ten sposób przód i tył wagonu są oszklone i pozwalają na oglądanie krajobrazu ze wszystkich stron wagonu.

II. Wagon 4-osiowy z motorem Diesel Ebermann, jest typu cięższego, posiada przedziały pocztowy i bagażowy, oraz dwa przedziały dla pasażerów o 29-ciu i 39-ciu miejscach do siedzenia.

III. Wagon 2-osiowy jest typu lekkiego, nadającego się specjalnie dla linji drugorzędnych, znaczenia lokalnego o słabszym ruchu. Posiada on krajowy 100-konny silnik Diesel-Saurer. Przewidziane jest dołączenie lekkiej przyczepki. Wagon jest dwukierunkowy. Posiada 50 miejsc do siedzenia 3-ciej klasy.

Poza wagonami normalno-torowemi dla P. K. P. fabryka „Lilpop, Rau i Loewenstein" dostarczyła pewną ilość wagonów motorowych dla kolei wąskotorowych. Pierwszy z tych wagonów oddany do ruchu w 1933 r., po przejściu 70.000 km., spełnia nadal swe zadanie, eliminując konkurencję autobusową.

Wszystkie wagony, wykonane przez fabrykę „Lilpop, Rau i Loewenstein" odznaczają się pięknym kształtem i nowoczesnemi linjami. Wewnątrz wyłożone są szlachetnym fornierem, harmonizującym z obiciem siedzeń, skórą lub tkaniną. Okucia są chromowane. Wagony są dobrze wentylowane, ogrzewane i oświetlone.

Na odcinku budownictwa komunikacyjnego w Polsce

Odbudowa i rozbudowa kolejnictwa polskiego, to jeden z najważniejszych składników współczesnego polskiego życia gospodarczego. Jedną z największych bolączek w realizacji planu wspomnianej rozbudowy był brak polskich przedsiębiorstw, pracujących na danym odcinku życia gospodarczego. Tę tak poważną lukę zapełniło powstałe w 1923-cim r. **„Towarzystwo Inżynieryjno-Budowlane J. Karbowski i J. Kurowski S. A.“**. (Nazwa obecna, po reorganizacji w roku 1931-ym). W założeniu swem wykonuje wyżej wspomniane przedsiębiorstwo wszelkie prace inżynieryjno-budowlane. Jak jednak widzimy z dotychczasowej działalności **„Towarzystwa Inż. Budowl. J. Karbowski i J. Kurowski S. A.“**, skierowana ona była głównie na teren budownictwa komunikacyjnego. Wykonało bowiem dotychczas następujące roboty:

1) Budowa odcinka długości 23 km. linji kol. Kalety—Podzamcze,

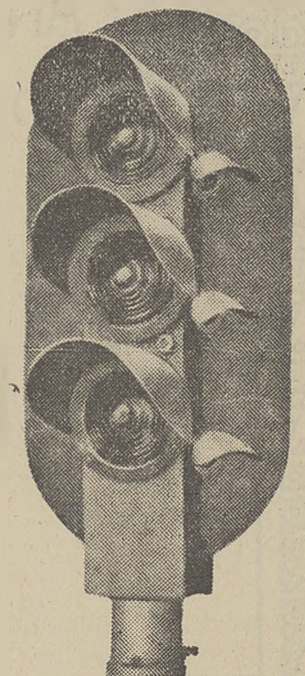
2) Budowa 7 odcinków o łącznej długości około 100 km. na linji Herby—Gdynia,

3) Budowa odcinka Łuczyce—Słomniki na linji Kraków—Miechów i stacji kol. Słomniki.

Poza terenem budownictwa kolejowego przedsiębiorstwo buduje obecnie koszary w Postawach, odbudowuje mosty drewniane w Małopolsce, rozbudowuje gmach Urzędu Pocztowego Warszawa 1, a również buduje port lotniczy Porubanku w połączeniu z obudową szkieletu hangarowego i budowy przybudówki do niego. Jedną z najważniejszych budowli jest również budowa radjostacji w Burkiszkach.

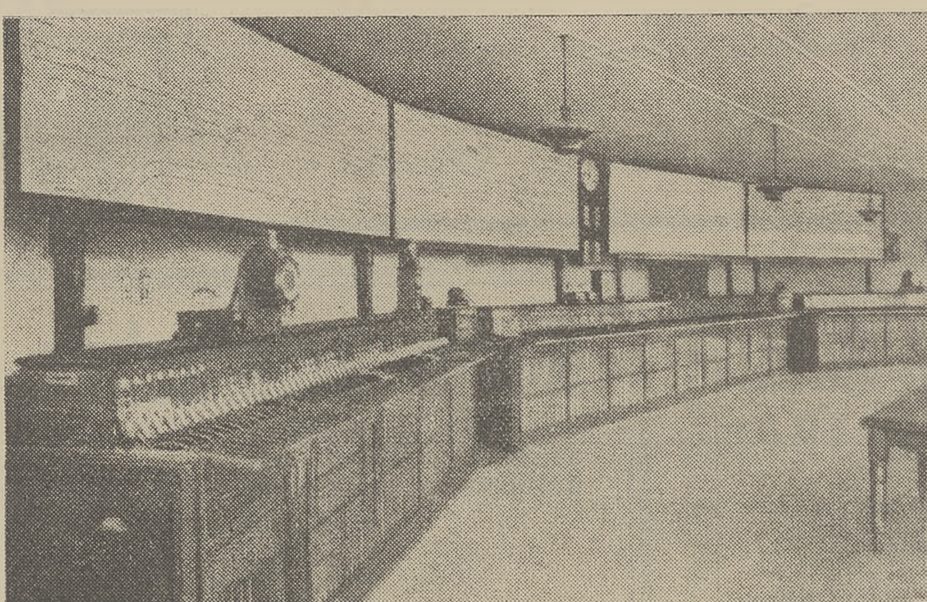
Dowodem wielkiego zaufania sfer zainteresowanych do solidności **„Towarzystwa Inż. Bud. J. Karbowski i J. Kurowski S. A.“** jest oddanie temuż — wspólnie z jedną z większych firm budowlanych francuskich — budowy przegrody betonowej na rzece Sole w Porąbce, tak szalenie ważnej dla zabezpieczenia terenu od dotychczasowych, prawie rokrocznych katastrof powodzi, jakie nawiedzały szczególniej południowo-zachodnie strony Polski.
Jak widzimy z tego pobieżnego rzutu na działalność **„Towarzystwa Inżynieryjno-Budowlanego J. Karbowski i J. Kurowski S. A.“** posiada ono poważną pozycję w dziale budownictwa komunikacyjnego, a przy obecnym kierownictwie posiada daleko idące możliwości rozwojowe.

Sygnalizacja Elektryczna zapewnia bezpieczeństwo regularność i punktualność ruchu pociągów



Jeden z sygnałów, ustawionych ostatnio na Linji Średnicowej w Warszawie.

Dlatego też zaprowadzono ją w świecie całym, ◻ w przeważającej ilości wielkich nastawni. ◻



Nastawnica elektryczna na 225 dźwigni w Brighton, w Anglji

W ciągu 35 lat, które upłynęły od wprowadzenia sygnalizacji elektrycznej, Towarzystwo WESTINGHOUSE BRAKE & SAXBY SIGNAL CO. LTD dostarczyło kolejom dziesiątki tysięcy dźwigni do nastawnic oraz odpowiednie urządzenia do centralizacyj elektrycznych, jako to: sygnały, napędy zwrotnicowe, przekaźniki etc.

WESTINGHOUSE BRAKE & SAXBY SIGNAL CO. LTD
London.

Jeneralny przedstawiciel na Polskę

SIMON RYKWERT

Warszawa, Kaliska 9. Tel. 9-12-99.

DRUKARNIA LITERACKA
KRAKÓW, PLAC ZGODY 4.